



MG CarClub

DENMARK

5 SEPTEMBER 2021



MG Midget 60 år
- side 5



En ny drøm
- side 18



Matthies Garage
- side 46

Inspireret af fortiden. Bygget til nutiden.

Oplev den nye MG EHS Plug-in Hybrid.



MG EHS Plug-in Hybrid forbrug ved blandet kørsel 55,2 km/l. CO₂: 43 g/km.
Elektrisk rækkevidde op til: 52 km. Modellen er vist med ekstraudstyr. 7 års fabriksgaranti dog maks. km 150.000. Der kan forekomme omkostninger til ladeløsning og installation heraf.

Nyt fra Bestyrelsen

Kære alle MG'ere

Sommeren går på hæld – utroligt så hurtigt de lyse dage løber fra os. Der har været mange fine arrangementer rundt i områderne og ifølge vores MG kalender er der heldigvis fortsat arrangementer, vi kan køre til i september og oktober.

Den grønne omstilling tager heldigvis mere og mere form. Vi er i Danmark et foregangsland inden for alternativ energi og genanvendelse, faktorer som på sigt vil give os mange fordele – ikke alene her i landet - men også lige så vigtigt at være medvirkende til at sikre en øget eksport. Det vil samtidig være med til at bevare og måske endog øge vores velstand.

Spørgsmålet er set fra vores klub - herunder vores interesse og hobby med veteranbiler - om vi bliver "klemmt" i den grønne omstillingsproces. Resultatet kan i værste fald betyde at øgede afgifter, store prisstigninger på benzin og forsikringer bliver dyrere og den "grønne" afgift derved øges betydeligt.

Det gode spørgsmål er, hvordan vi udgår dette, således vi frem mod 2030 stadig kan bibeholde vores hobby nogenlunde på det niveau, vi har i dag med hensyn til afgifter mv.?

Motor Historisk Samråd (MHS) har netop offentliggjort en stor Europæisk socioøkonomisk undersøgelse, udarbejdet af FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENS (FIVA). Den viser bl.a., at historiske biler i Danmark i gennemsnit kører 1.388 km om året og er ude at køre 19 gange. Undersøgelsen har ikke beregnet det CO2 aftryk dette giver. Det afventer vi en nærmere beregning på. Men vi kan allerede nu med stor sikkerhed konstatere, at det aftryk vi efterlader os, vil være meget lille og næsten uden betydning, selv efter 2030, hvor målet er en reduktion på 70%.

Læs mere om denne interessante undersøgelse på vores hjemmeside.



Vi er som mange andre klubber i Danmark - der har veteran- og klassiske køretøjer som hobby - medlem af MHS. Der er mere end 120 klubber med ca. 33.000 medlemmer. MHS er den medlemsorganisation (lobby arbejde), som varetager vores interesser i bred betydning, både overfor regering og myndigheder mv. Senest med et flot lobbyarbejde over flere år i forbindelse med afskaffelse af originalitetskravene mv.

Vi vil fortsat støtte op om MHS arbejde, men også selv blive mere aktive i vores præsentation af klubbens virke. Vi er jævnligt i kontakt med personer, der har en veteran bil, men som ikke er medlem af en klub, der via medlemskab af MHS støtter op om deres arbejde. De har også en interesse i, at vi fortsat kan køre i vores biler også efter 2030, men "springer over" ved ikke at betale en brøkdæl af de omkostninger ved et medlemskab, der kan blive os pålagt fremover. Dette skal der arbejdes konstant og vedvarende for.

Lad os i samlet flok – på en ordentlig måde og via en konstruktiv dialog - tage "kampen" op for bevarelsen af den kulturelle arv vores biler udgør og samtidig få fastholdt de omkostninger, vi har nu om dage.

Der er på side 53 en artikel om Fredericia messen, som mange af os ser frem til endelig vender tilbage. På glædeligt gensyn på messen.

Mvh/Finn



MG CarClub

DENMARK

Medlemsblad for
MG Car Club Denmark

Bladet udkommer

Januar - marts - maj - juli - september - november

Artikler og optaget stof dækker ikke nødvendigvis
MG Car Club Denmark's meninger og synspunkter.
Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt mate-
riale.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra
redaktionen.

Ansvarshavende redaktør:

Anders Øster
Egeskovvej 4
9800 Hjørring
29723617
mg-bladet@mgcc.dk

Bladredaktion:

Bjarne Rother Jensen, e-mail: rother@mgcc.dk
Carsten Thorgaard, e-mail: carsten@mgcc.dk
Marlene Jørgensen, marlene@troidborg-design.dk

Invitationer/annoncer:

Invitationer til MG arrangementer omtales gratis så længe
annoncering ikke har karakter af reklame. Har invitationen/
annoncen reklameværdi, anses den som en kommerciel
annonce, og må betales på lige fod med øvrige annoncer i
bladet.

Annoncer:

Professionelle annoncer skal leveres reproklare

Klubbens adresse:

E-mail: mg@mgcc.dk
Internet: <http://www.mgcc.dk>

Deadline:

Den 5. i de lige måneder.

Tryk:

Tarm Bogtryk

Lay-out:

Aaens Grafiske Hjørne

Oplag:

1.375 stk.

OBS:

MG klubben gør opmærksom på, at man ved deltagelse
i klubbens arrangementer kan optræde på billeder i klubbens
blad og på klubbens hjemmeside

Indhold:

Nyt fra Bestyrelsen	3
MG Midget 60 år	5
MG Midget.....	14
Portræt af en kvinde i MG klubben.....	18
Husum - Helgoland	22
Munkebjerg 2021	26
Kalenderen	28
Åbent hus i klubshoppen.....	30
Interview med kassereren	34
Rigtig smøring af motoren.....	40
Boghandleren anbefaler.....	42
MG Shoppen	45
Matthies' Garage.....	46
Invitationer til Pubmøder	49
Sommergrillaften	50
Invitationer til arrangementer	52
MG klub info.....	54

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

mogens@mgcc.dk

Forside: Fra artiklen "Portræt af en kvinde i MG klubben"

MG Midget 60 år

Artikel fra vores norske søsterklub - MG Magazine juni 2021.



Artiklens forfatter med sin MG Midget Mk 1 1961

Genoptrykt med tilladelse fra artikelforfatter Tore Lie og redaktør Sigurd Sandtveit.

Tekst: Tore Lie Foto: Tore Lie, klubbens arkiv og internet.

Med tilladelse fra artiklens forfatter har jeg oversat denne glimrende artikel (Anders Øster).

I juni 2021 er det 60 år siden MG Midget blev introduceret. Eller ikke rigtig, for Midget navnet blev brugt af MG tilbage i 1928. Så for at være præcis - i år er det 60 år siden, at den "moderne" version af MG Midget blev lanceret. Midget er efter min mening den mest undervurderede af alle MG -modeller. Især af dem, der aldrig har kørt en!

Denne lille bil har også en meget interessant historie. Mon der er en anden bilmodel, der forener elementer fra så mange berømte mennesker og dele af den britiske bilindustri? Den ydmyge begyndelse er, at Midget betyder dværg. Enhver, der har set på eller siddet i en MG M-type, som blev introduceret i 1928, er enig i, at det er en meget passende betegnelse for den bil. Men M-typen blev populær, og Midget-navnet blev ved med at hænge på alle de mindste modeller i MG-besæt-

ningen, som de blev produceret: C-type, D-type, J-type, P-type, TA, TB, TC, TD og TF. Efter TF kom MGA. Med en motor på 1,5 liter og med tidens gode plads, mente man, at det slet ikke længere var en dværg. Derfor blev navnet Midget droppet. Indtil en ny MG -model med en motor på under en liter volumen dukkede op. En MG som en vinternat i 1956 blev startet som en Austin Healey "Frogeye" Sprite. Legendariske Donald Healey havde et af sine mange møder med Leonard Lord selv, der var leder af British Motor Corporation. Donald Healey var en charmerende fyr, og en af de få, der mestrede kunsten at omgås den ikke særlig sympatiske Len Lord. De to fik en god snak om sportsvognmarkedet.

Så siger Herren: "Det hvad vi har brug for er en lille, billig sportsvogn. Noget en ung mand kan passe i cykelskuret." Len Lord selv var ikke det mindste interesseret i sportsvogne, men han så, at der kunne være et behov på markedet for sådan en lille bil og at man kunne penge at tjene. Men hvorfor var det Healey, der fik denne opgave, og ikke MG, der allerede var BMC's meget velrenommerede producent af sportsvogne? Årsagen var, at Len Lord hadede alt, hvad der smagte af MG. Det

En EKONOMISK sportvagn

Varvråknaren drivs från generatorns baksida.

Två SU-förgasare svarar både för bra acceleration och god bränsleekonomi.

Oljefiltret är av fullflödestyp.

Sprite är uppbyggd på ett serviceförbilligande sätt.



Bakfjädringen har kvartseliptisk fjädrar som kontrolleras av hydrauliska stötdämpare.

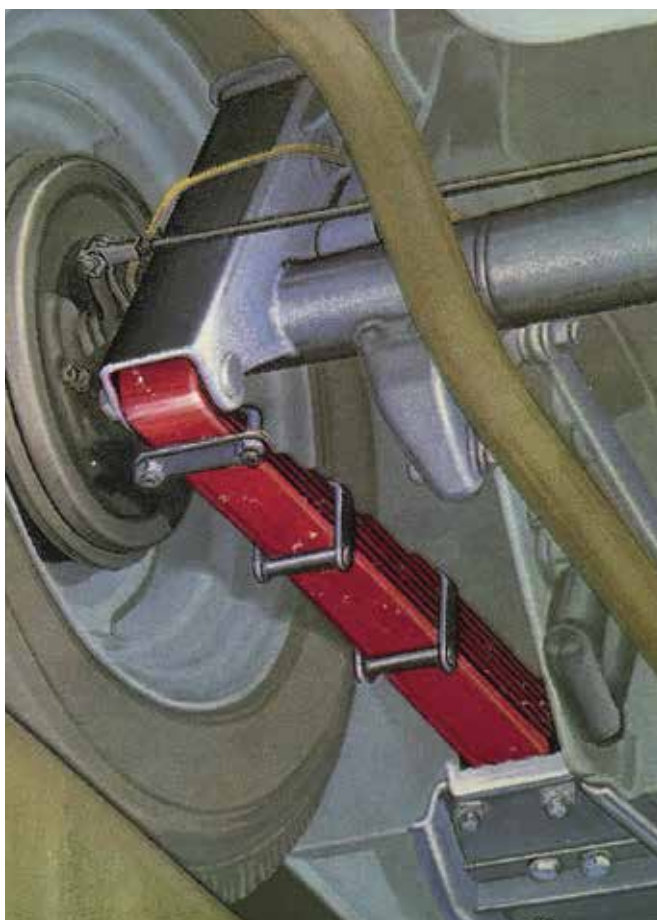
Bakaxeln av hypoidtyp gör att den lätt byggs extra låg med låg tyngdpunkt.

Den exakta, precisa styrningen är äkta sportvagnstyp.

Sprites stabilitet och säkerhet på vägen beror i första hand på den tyngdpunkten och den väl avvägda fjädringen.



Chassiet er en fantastisk konstruktion. Let og stift



Baghjulsophænget på de første biler var meget specielt med kvart eliptiske fjedre og reaktionsarme

havde han gjort lige siden William Morris fyrede ham i 1938 som chef for Nuffield Group, som naturligvis også omfattede MG. Men deres veje ville krydses igen, da Austin og Morris fusionerede og dannede BMC i 1952 - med Leonard Lord som administrerende direktør!

Innovation og høje idealer

Det var Donald Healeys ældste søn Geoffrey, der fik jobbet med at designe den nye bil. Med sig havde han Healeys chassimand Barry Bilbie og designeren Gerry Coker, der havde designet den smukke Austin Healey 100/4. (Geoffrey skriver Austin Healey uden bindestreg, og det gør jeg også.) Det var drenge med høje idealer. Modellen til konstruktionen af den nye, lille og billige sportsvogn var intet mindre end Jaguars sportsracer D-type. Jaguar brugte en slags hybridkonstruktion med dels selv bærende karosseri og dels rørformet stel, som vi også ser i den legendariske E-type, men Sprite blev helt selv bærende.

Austin Healey Sprite blev lanceret i 1958 og var faktisk den første masseproducerede britiske sportsvogn, der blev designet uden ramme og med et selv bærende karosseri efter moderne principper. Det er en meget elegant konstruktion, hvor næsten alle paneler i bilen opfylder mindst to funktioner. Og trods sin lette vægt vejer Frogeye kun 597 kilo uden benzin, kølevand og olie, kroppen er utrolig vridningsstabil. Hvis du studerer undersiden af en af disse biler, vil du se, at den mellem liggende akseltunnel er lukket med en plade nedenunder, ikke åben som f.eks. på en MGB. Hvorfor? Fordi en lukket profil er 400 gange mere torsionsstabil end en U-profil.



Bestem selv

Hvad du monterer på din bil. Det er ikke noget, vi skal blande os i.
Man kan nemlig have rigeligt at se til, når man har en veteranbil.
Derfor skal der ikke være bøvl med din forsikring.
I hvert fald ikke hos os.

aros
Veteranbilsforsikring
7060 2601



Lancering i Safety Fast juli 1961. Forsiden viser en kvartskalamodel i træ, udarbejdet af Abingdons model konstruktør Harry Herring



Meget simpelt instrumentbræt på Mk 1



Midget Mk. 1 Ingen dørhåndtag

Over til MG

Den nye sportsvogn skulle være billig. Derfor skulle den bygges ud fra så mange komponenter som muligt, som allerede var i BMC's deleboks. Og så skal det helst være så meget Austin som muligt. Præcis det viste sig at være svært. Planen var, at den nye sportsvogn også skulle bygges som Austin. Men det var ikke muligt. Samlebåndet i Longbridge blev sat op til at lave Austin A 35, og motoren blev monteret nedefra! Den eneste mulighed var faktisk at montere bilen på den lille fabrik i Abingdon - hos MG. Det må have været et svært øjeblik for den gamle kriger Len Lord. Udviklingen i Abingdon MG og deres legendariske chefdesigner Syd Enever var også ansvarlige for den detaljerede udvikling fra Healeys prototyper til en produktionsklar bil, der i første omgang blev "Frogeye" Sprite.

Det viste sig ret hurtigt, at Healey banden havde taget nogle genveje for hurtigt at få bilen produceret. Selvom der blev foretaget store forbedringer på MG, inden produktionen begyndte, skulle de allerførste Sprites tilbagekaldes for at styrke fastgørelseselementerne i bagpositionen. Motoren,

kendt som BMC A -serien, stammer oprindeligt fra Austin A 30. Ligesom BMC B - serien (MGA, MGB) var den inspireret af Austins 1200 cc motor fra 1947, som igen var en raffineret lille kopi af en motor Vauxhall havde bygget til Bedford før krigen, og som oprindeligt var en sekscylindret Chevrolet-motor! BMC A -motoren er en legende i sig selv. Den debuterede i Austin A 30 i efteråret 1951 i en 803 cc version og blev videreudviklet og produceret i mere end 13 millioner eksemplarer helt frem til den sidste klassiske Mini i 2000.

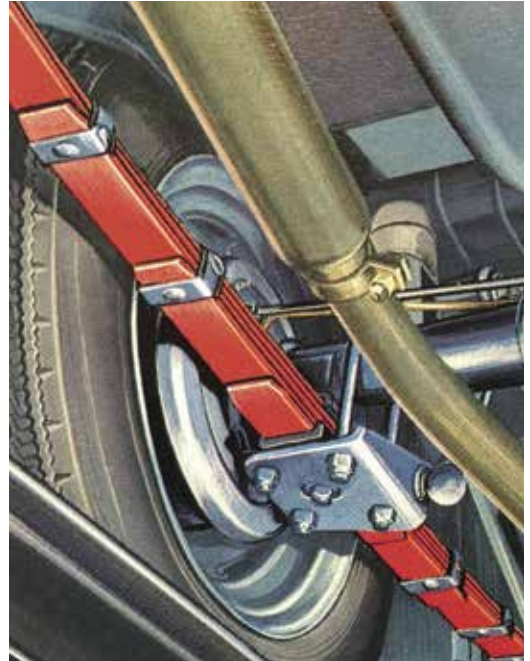
Mens motorerne til Austin og Morris blev bygget i Austin i Longbridge, altså Birmingham, blev de mere sportslige versioner bygget af Morris Engines Branch i Coventry. Troldmanden her hed Eddie Maher, og det var ham og hans lille hold, der lokkede flere og flere heste ud af disse ret små og faktisk ganske enkle motorer.

England rundt

Ikke mange biler kørte så langt, før de fik hjul på som denne nye lille sportsvogn. Først blev grundstrukturen svejset sammen på John Thompson Motor Pressings i Wolverhampton.



Der var ikke den store forskel på Midget og Sprite



Fra Mk 2 blev baghjulsophænget konventionelt, med semi eliptiske bladfedre



En Midget i sit rette element. BMC pressefoto fra lanceringen



Interiøret i Mk 2 med nyt instrumentbord, rullevinduer, dørhåndtag, dørpaneler og nye sæder

Derefter gik turen til Pressed Steel i Swindon, hvor de ydre paneler blev sat på. Derefter gik det til Morris fabrikkens lak afdeling i Cowley og til sidst til Abingdon - ni stykker på hver lastbil – for montering af fittings og mekaniske komponenter.

Comeback for Midget

I slutningen af 1960 begyndte salget af "Frogeye Sprite'n" at falde, og der skulle gøres noget. Frontløsningen, hvor hele bilens næse blev åbnet for at få adgang til motoren, og bagagerummet, der ikke havde et udvendigt låg, modtog meget kritik. BMC's nye chef George Harriman besluttede, at karosseriet skulle ny designes, og at der udover Austin Healey Sprite skulle laves en MG version med det berømte navn fra 30'erne, der forsvandt, da MGA blev lanceret: MG Midget.

Healey fik besked på at tegne en ny front på bilen med normale forlygter og hjelm, der kunne åbnes på den sædvanlige måde. Manden, der udførte jobbet i Healey, hed Les Ireland. Bilens midte var stadig identisk med Gerry Cokers første "Frogeye Sprite".

Familie lighed

Samtidig fik MG besked på at tegne et nyt bagparti. Den skulle have et almindeligt bagagerum med bagklap. Det blev let løst ved at nedskalere bagenden fra Don Hayters MGB -krop. For selvom MGB først blev lanceret i 1962, året efter Midget, var linjerne i kroppen klar længe før. Det er derfor Midget fejlagtigt betragtes som en "lille MGB". Men forskellen er større end det! Desuden skulle strukturen styrkes, da der nu var et kæmpe hul til bagagerumsdækslet, hvor Frogeye havde et helt panel. Det var Syd Enevers job, chefdesigner hos MG i Abingdon. Vægten blev stadig holdt meget lav, 610 kilo uden benzin, kølevand og olie. Det er 260 kilo lettere end en MGB Mk 1.

Det nye tvillingepar, Austin Healey Sprite Mk 2 og MG Midget, blev lanceret i henholdsvis maj og juni 1961. Midget var lidt mere "eksklusiv", med nogle kromlister og lidt smartere interiører og instrumenter. Bortset fra det var bilerne identiske.

Lidt Austin - og Morris

Tilbage til teknologien: Ydeevnen på Frogeye Sprite, og dermed Midget, er det eneste på hele bilen, der er rent Austin.



Midget Mk. 2. Ny frontrude og dørhåndtag, nyt interiør og baghjulsophæng

Den kommer fra A 30, der blev lanceret i 1951. Mange mener også, at det er bilens svageste punkt. En sportsvogn skal have gode bremses. De blev taget fra Morris Minor. Tromlebremser foran til at begynde med. Masterpumpen blev hentet fra MGA 1500. Bagakslen kom fra Austin A 35, men med Morris Minor bremses. Endvidere blev der svejset beslag til de første bilers unikke hjulophæng - kvart elliptiske bladfjedre kun fastgjort foran og langsgående reaktionsarme. Byggeriet skyldtes delvis inspiration fra Jaguar, og dels at designerne var bekymrede for, at Frogeyen's bagende ikke var stærk nok til at modstå almindelige bladfjedre, der også var fastgjort til bagkanten. Tandstangsstyringen er en af Midget's allerbedste sider. Ikke underligt - det kom direkte fra Morris Minor og blev designet af den geniale Alec Issigonis, der senere designede Mini. Men da Minor er ret høj, og Midget er lav, skulle der laves en ændring for at få vinklerne stillet ind. Derfor sidder tandstangen i Midget på hovedet i forhold til Minor, og lidt på skrå med en lille kile under en af holderne. Og det virker!

Spridget

Fra lanceringen i 1961 til juli 1971 var MG Midget og Austin Healey Sprite som nævnt to næsten identiske biler, der kun adskilte af kosmetiske detaljer. De går da også under det fælles navn "Spridget". Begge blev bygget på MG i Abingdon. Lidt mere Sprite til at begynde med, og til sidst lidt mere Midget.

Fire slags Midget

Ligesom MGB havde Midget en meget lang levetid - fra lanceringen i juni 1961 til den allersidste blev produceret i december 1979. Karrosseriet forblev det samme, med minimale ændringer. Men under skallen var der konstant udvikling.

Det er almindeligt at opdele Midget modellerne i fire typer:

Mark 1

Dette er bilen, der blev lanceret i juni 1961. Den er teknisk identisk med Austin Healey "Frogeye Sprite". Kvart elliptiske

bladfjedre bagtil, tromlebremser foran, løse glidende vinduer, ingen udvendige dørhåndtag og sammenklappelig kaleche, hvor rammen skulle monteres, før kalechen blev knappet til. Motoren var 948 cc, 46,5 HK. Allerede i oktober 1962 kom de første opgraderinger. Bilen fik skivebremses foran, 1098 cc motor på 55 hk og en stærkere gearkasse med bedre synkronisering.

Det var tidligt klart, at denne lette, lille bil havde et konkurrencemæssigt potentiale. Stirling Moss, Bruce McLaren, Pat Moss, Steve McQueen, Pedro Rodriguez, Innes Ireland, Paddy Hopkirk, Rauno Aaltonen og mange andre kørte løb med Spridgets, først og fremmest på Sebring og i Targa Florio. Derudover var der utallige deltagelser i stævner og klubløb rundt om i verden. Det tog heller ikke lang tid, før Jack Brabham satte Coventry Climax motoren i Midget. 83 hk i stedet for 46,5 gjorde en forskel.

Mark 2

Succesen med "Frogeye Sprite" var ikke gået ubemærket hen hos konkurrenterne. På London Motor Show i 1962 lancerede Triumph sin Spitfire. Konceptet var stort set det samme - en overkommelig, enkel og sjov sportsvogn baseret på standardkomponenter, i dette tilfælde Triumph Herald. Spitfire var mere veludstyret end Midget og Sprite. Ikke mindst havde den andre vinduer i dørene og udvendige dørhåndtag. Det måtte BMC selvfølgelig svare på.

I marts 1964 blev Midget Mk 2 lanceret. Den havde en ny, buet forrude, nye vinduer i dørene og et helt nyt og mere overdådigt instrumentbræt. Mindre synligt var det, at de særlige kvart-elliptiske bagfjedre nu var blevet erstattet af konventionelle halv-elliptiske fjedre. De gjorde bilen lidt mere komfortabel og lidt mindre egnet til racing ifølge Geoffrey Healey. Motoren var stadig på 1098 cc, men nu med 59 hk og en mere solid krumtapaksel med større lejer.



Midget Mk. 3. Større motor og kalelechen kan nu let slås op

Mark 3

I oktober 1966 var det tid til en ny, større opgradering. Motorstørrelsen steg til 1275 cc, det samme som den legendariske Cooper S. Men Midget og Sprite måtte nøjes med en 65 hk version. Rygtet siger, at hvis bilen havde fået Cooper -motoren med 75 hk, ville den have været hurtigere end MGB, og det ønskede BMC ikke! En anden stor forbedring var, at kalechen nu let kunne foldes uden at blive demonteret.

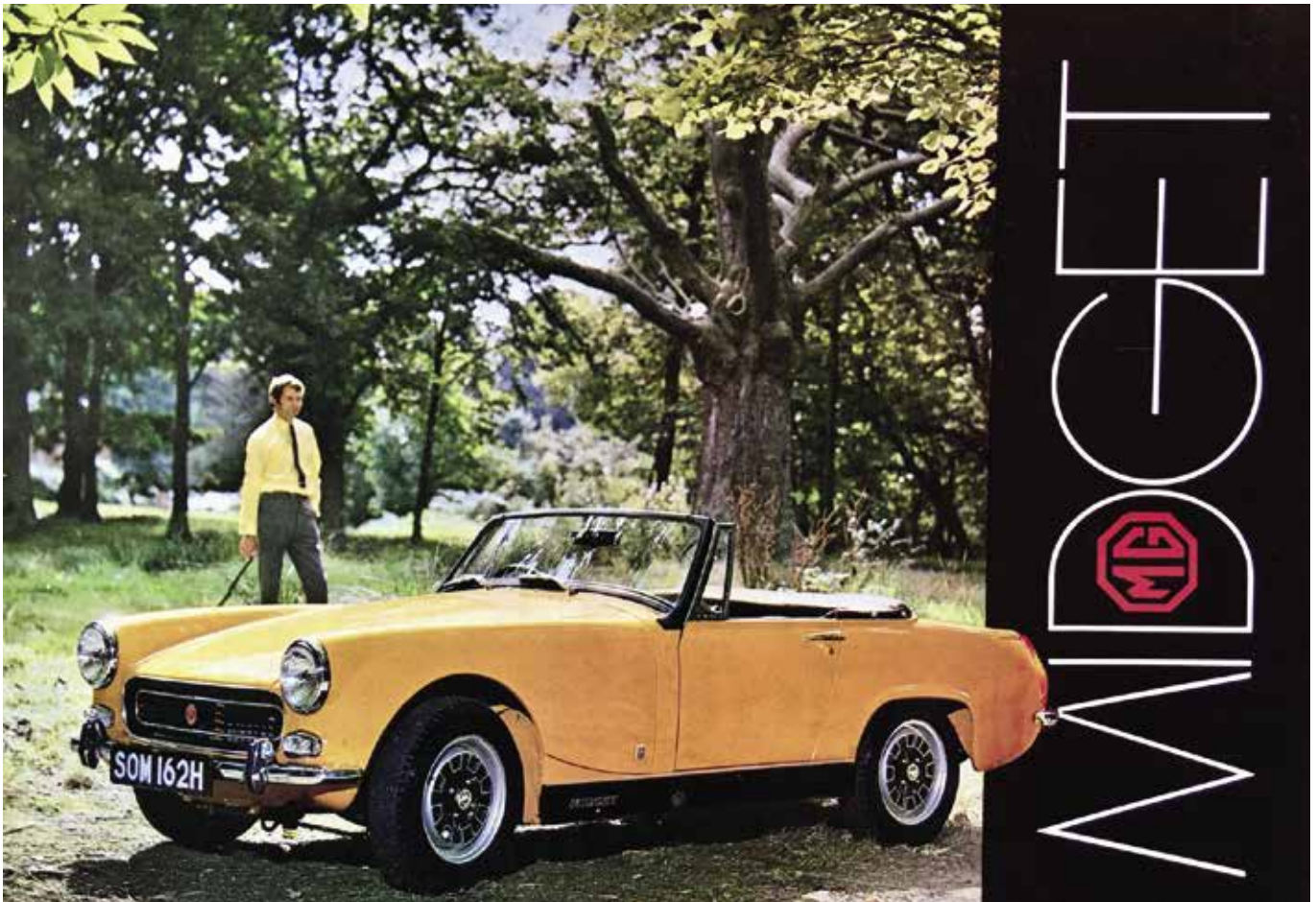
I løbet af Mark 3's levetid var der kontinuerligt små ændringer

i karosseri og interiør, da BMC blev British Leyland. I oktober 1969 mistede Midget kromstrimlerne på siderne og det traditionelle MG gitter, og de to biler blev endnu mere identiske. Kofangerne blev smallere og de traditionelle pladehjul blev erstattet af Rostyle hjul.

En klart synlig ændring kom i oktober 1971, da bagskærmene fik runde hjulkasser. Biler med disse hjulkasser går under navnet RWA - Round Wheel Arch - og er manges favorit. Det er



Midget og Sprite blev bygget side om side i Abingdon



Modernisering fra British Leyland i oktober 1969. Den sorte ramme til frontruden forsvandt hurtigt

også en del af historien, at da Morris Minor gik ud af produktion i 1971, fik Midget et nyt tandhjul - denne gang fra Triumph, der i mellemtiden var blevet et søstermærke i BL.

Til sidst var det også slut med teamet med Austin Healey Sprite. I slutningen af 1970 ønskede BL ikke at forny sin kontrakt med Healey om brugen af navnet. Fra januar 1971 blev bilerne solgt som Austin Sprite, og i juli blev den sidste Sprite bygget.

1500

Den seneste version af Midget var faktisk en konsekvens af amerikansk lovgivning. Ændringerne var store og tydeligt synlige. Midget 1500 er, ligesom den tilsvarende søstermodel MGB, bedst kendt som "Rubber Bumper". Den første blev bygget i november 1974. Amerikanerne havde besluttet, at biler skulle kunne ramme hinanden med en hastighed på 8 km/t, uden at nogen blev kvæstet. Derfor skulle kofangerne laves solide, og de skulle sidde i samme højde. Midget skulle hæves en tomme, og nye strukturer skulle sættes på plads bag kofangerne. Nu forsvandt de runde hjulkasser bagved, og de gamle flade og mere solide hjulkasser kom tilbage.

Alt dette gjorde Midget tungere, den vejede nu over 800 kilo. Der var brug for flere kræfter. Samtidig blev de amerikanske emissionskrav skærpet. Den løsning som BL valgte, var at udskifte BMC A motoren med den fra Triumph Spitfire. 1493 cc og 65 hk var ikke en stor stigning, men bundtrækket blev bedre, og bilen faktisk hurtigere - i hvert fald i den europæiske version. I nogle amerikanske versioner kom ydelsen til sidst ned på 50

hk, på grund af meget udstyr til at reducere udstødningsgasser. Sammen med Triumph -motoren kom en anden komponent fra BL's almindelige delekasse. Gearkassen var nu fra Morris Marina. Instrumenterne på instrumentbrættet på Midget 1500 kom også fra Triumph Spitfire.

Klokken 12.05 GMT den 7. december 1979 var det afslutningen for en af de mest populære britiske sportsvogne, der nogensinde er bygget. Da blev den sidste Midget samlet på MG fabrikken i Abingdon. Den var naturligvis lakeret sort.

For dem, der ønsker at læse mere om Midget og Sprite, kan jeg anbefale disse bøger. Flere af dem er sandsynligvis nu kun tilgængelige på eBay.

- Terry Horler: Original Sprite og Midget. Du SKAL du have!
- Geoffrey Healey: More Healeys. Frogeyes, Sprites and Midgets.
- Chris Harvey: MG & Austin Healey Spridgets.
- John Baggott: Mighty Midgets & Special Sprites. Racerhistorie.
- Jim Tyler: MG Midget & Austin-Healey Sprite restoration, preparation, maintenance
- Grahame Bristow: Restoring Sprites and Midgets. An enthusiast's guide.
- Haynes Restoration manual. MG Midget & Austin-Healey Sprite.

I alt blev der bygget omkring 355.000 Midget og Sprite mellem 1958 og 1979. Lidt mere end hovedkonkurrenten Triumph Spitfire, der landede på cirka 314.000.

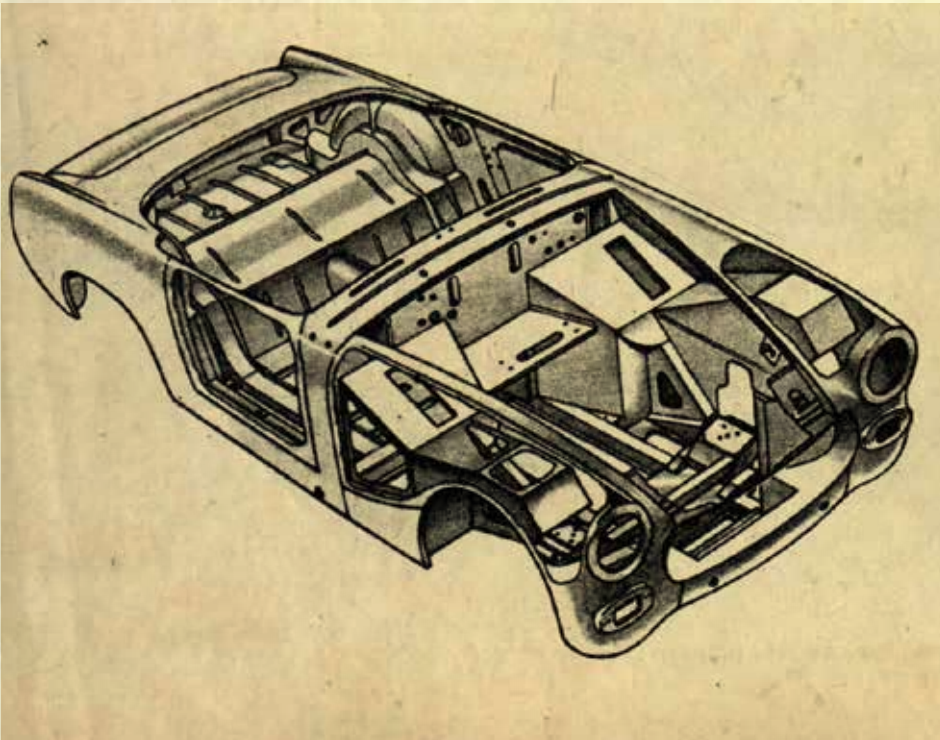


Sådan kunne den være blevet. Forslag til ny front hos Healey, fortsat Frogeye bagende



Den sidste og den første. M-type fra 1929 - gummi kofanger Midget fra 1979

MG Midget



Hovedelementerne i det selv bærende stålkarosseri

*FDM vejprøve nr. 155
Af civilingeniør Mogens Teisen*

Den nye MG Midget adskiller sig kun i udstyret fra den nye model af Austin Healey Sprite, og begge vogne er således en videreudvikling af den første Sprite, som vi prøvede i 1958 (rapport i MOTOR nr. 18).

Det helsvejsede, selv bærende stålkarosseri er i hovedsagen opbygget af de samme elementer, som den første Sprite med "frø-øjnene", men den ydre form er ændret til det normale arrangement med forlygter i de faststående skærme og adgang til motoren gennem en klap, der åbner om et vandret hængsel foran det svagt krummende vindspejl. I den bagerste del af karosseriet er den væsentligste ændring den, at bagagerummet nu er tilgængeligt udefra gennem en aflåselig klap. Vognen er blevet 90 mm længere, medens bredde og højde er uforandret.

Hjulophængene er de samme som på den første Sprite. Der er korte og lange tværsvingarme foran, og de øverste af disse dannes af stempelstøddæmpernes arme. Forhjulene affjedres med skruefjedre. Tandstangsstyretøjet er monteret foran forakselinjen, og tandstangens ender er forbundet direkte med

hjulenes styrearme gennem korte sporstænger.

Den stive banjo bagbro er ophængt i langsgående, kvartelliptiske bladfjedre, hvis fremadvendende ender er ind spændt i den bærende konstruktion. Fjedrene fører bagakslen og optager bremse- og drivmomenterne sammen med et par langsgående, gummilejrede støttearme. Motoren "nedstammer" meget direkte fra BMC's A-type, der anvendes i Morris 1000 og Austin A 40. I sportsvognen har motoren en anden knastaksel og større indsugningsventiler, hvis kanaler er forbundet med to S.U. -karburatorer med separate luftfiltre. I England leveres motoren med et kompressionsforhold på 9:1, men da dette kræver 100-oktan-benzin, importeres den her i landet med det normale kompressionsforhold 8,3:1.

Koblingen og gearkassen er den samme som i standardmodellen, men i forhold til den første Sprite-model er samtlige indirekte gear blevet "højere". Gearene skiftes med en kort, stiv gearstang med "remote control" som i standardvognene. Udvekslingen i bagtøjet er uforandret.

Cockpittet er forlænget bagud, så der er blevet plads til en lille bagageplatform bag sæderne. I det afprøvede eksemplar var platformen dækket med en hynde, men det er tvivlsomt, om det derfor kan benyttes som barnesæde, for selv små børn

Vi har af FDM's ledelse fået muligheden for at kunne bringe historiske artikler fra FDM's arkiver.

Det er vi i redaktionen glade for, og vi begynder denne gang med en artikel fra 1958 omhandlende en beskrivelse/test af MG Midget.

må jo have et minimum af benplads. Det længere cockpit er derfor et meget tvivlsomt gode, navnlig fordi det forøger det sekundære træk bagtil.

Kalechen kan tages helt af og har normalt sin plads i bagagerummet sammen med de bøjler, der bærer den. Bøjlerne er tødelt og forsynet med fjederanordninger, der først spænder kalechen, efter at den er sat på plads. Systemet virker udmærket, og en mand kan på få minutter klare hele jobbet. Et par letmetal rammer med skyderuder af plexiglas kan med primitive, men solide beslag fastgøres på dørene. Sidestykkerne kan ligeledes stuves i bagagerummet, hvor også reservehjulet har sin plads, så det er ret begrænset, hvad der bliver tilbage af bagageplads her, når vognen benyttes helt åben.

Instrumentbrættet og den forreste kant af cockpitet er bestrøket med kunstlæder, og vognen har alle de instrumenter, man har brug for. Der er et stort, cirkulært speedometer med triptæller og et tilsvarende tachometer, en benzinstandsviser og et kombineret kølevandstermometer og olietrykmanometer. De forskellige betjeningsknapper og kontakter sidder tilpas spredt og virker alle med tilforladeligpræcision. Rattet her en besynderlig gullig kulør, der virker helt malplaceret, og man undrer sig over, at et så "standardminded" foretagende som B.M.C. ikke har anvendt det yderste velformede, sorte rat fra Mascot og Partner i denne vogn.

Køreegenskaber

M.G. Midget er en lille og lav vogn, og høje folk må præsentere lidt akrobatik for at komme ind og ud af den, navnlig når kalechen er slået op.

Sæderne er lovlige korte, og selv om de stærkt krummede ryglæn yder fortrinlig støtte mod tværkræfter, må man savne lænestøtte og sidder derfor ikke helt så godt som ønskeligt i en sportsvogn. Værre er det imidlertid, at en langbenet fører ikke kan komme i den rigtige afstand fra pedalerne og derfor må vride ben og fødder på en yderst trættende måde. Pedalerne sidder i øvrigt særdeles godt, og man kan skifte fra bremse til speeder uden at flytte hælen og benytte "hæl og tå" metoden ved nedgearing under opbremsning. Der er lige netop plads til førerens venstre fod, men nedblændingskontakten sidder uheldigt, at man må træde på den hele tiden.

Rattet har en lille tværhældning og sidder temmelig lavt, men kransen falder godt i hånden, og der er særdeles bekvemme greb på to eger. Man ser lige ret ind på speedometret og omdrejningstælleren, men det vigtige instrument for temperatur og olietryk skjules af ratkransen og burde flyttes hen over ratstammen, hvor der netop er plads til det. Gearstangen

sidder lidt for højt og kommer lovlige tæt på instrumentbordets underkant i de forreste stillinger. Håndbremsstangen ligger indeklemmt mellem førersædet og kardan tunnelen, så den er vanskelig at få fat i.

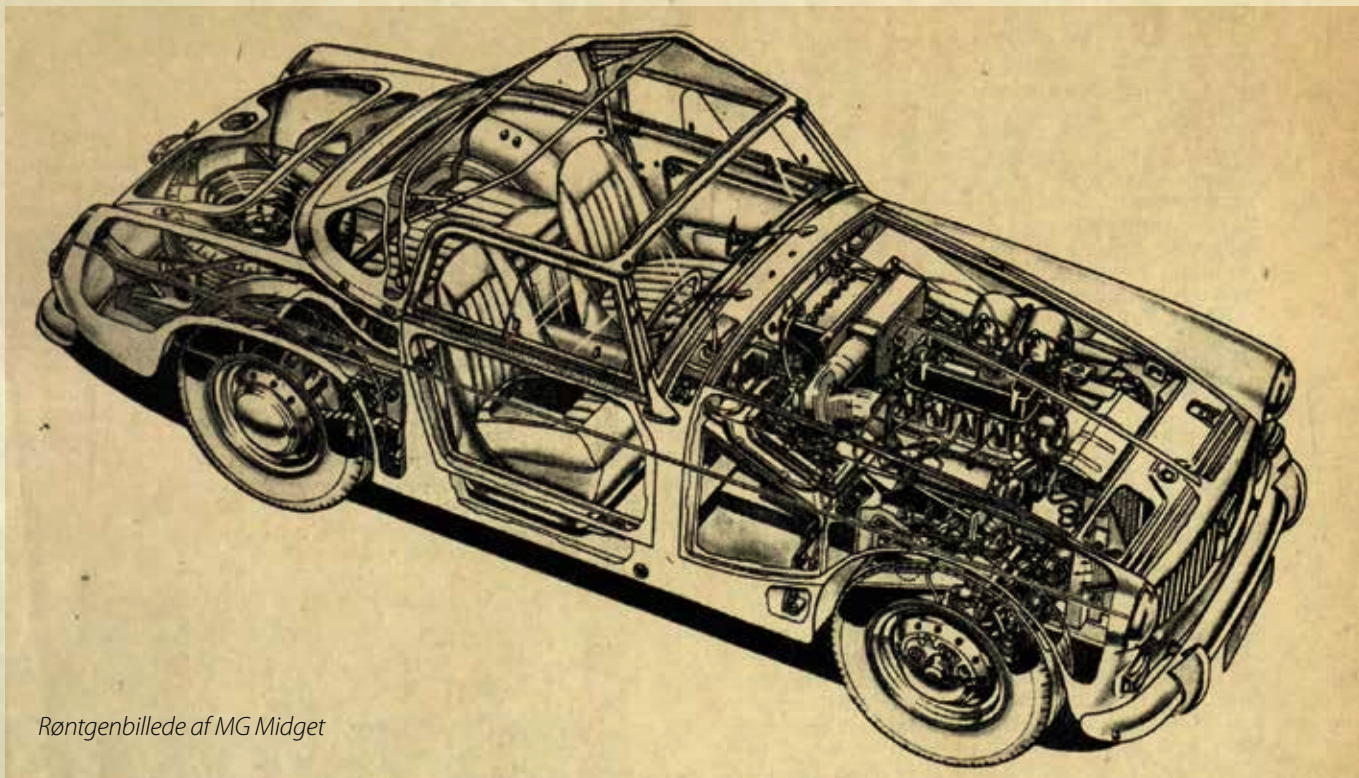
Udsynet fra den åbne vogn er selvsagt fortrinligt, og bakspejlet på instrumentbordets overkant er særdeles effektivt. Set fra førersædet ligger det helt inden for vognens kontur og er således helt uden gener for udsynet fremefter. Med opslået kaleche er udsynet til siderne stærkt begrænset af den lave taglinie, men fremefter og bagud ser man tilstrækkeligt. De korte viskere når helt op til vindspejlets overkant, og selv om de rensede arealer er ret små og kun lige når sammen på midten, ser man tilstrækkeligt, fordi man har øjnene ret tæt ved glasset.

Motoren løber blødt og jævnt og giver ingen tændbankning på 97-oktan-benzin. Bortset fra et resonansområde omkring 80 km/t i IV gear mærker man ingen vibrationer, og motoren virker i det hele meget kultiveret.

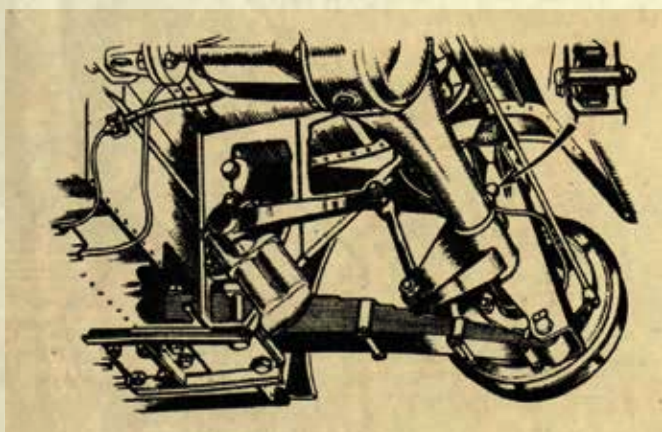
Den i sig selv fortræffelige skiftemekanisme går for stramt i låsene, navnlig når gearkassen er varm, og dette tager lidt af fornøjelsen ved de hurtige skift, som dels "hører med til legen" og dels er nødvendige for at få en nogenlunde sportslig acceleration ud af den alt for tunge vogn.

Ved igangkøring huler 1. gear voldsomt, hvis det køres helt ud, og II og III gear er heller ikke lydløse. Bagtøjet synger også noget, men alle disse lyde virker kun generende med opslået kaleche, og ved høje hastigheder overdøves de af vindstøjen. I modsætning hertil er der et bemærkelsesværdigt lavt støjniveau i den helt åbne vogn, og man kan ganske ubesværet føre en samtale ved 100 km/t. Vindspejlet giver udmærket lævirkning, og der er heller ingen træk fra siderne, selv om man kører uden sideruderne. Trækken kommer som sædvanlig bagfra, og den føles mærkeligt nok mere koncentreret, hvis man sætter sidestykkerne på. Udskæringen for "barnesædet" forværrer naturligvis forholdene og det, man savner, er en høj hæk, der når helt frem til nakken.

Der har altid været diskussion om, hvilke egenskaber en rigtig sportsvogn skal have, men der er vist almindelig enighed om, at den først og fremmest skal være morsom at køre. Dette krav er absolut opfyldt her takket være styretøjet og kurveegenskaberne. Den højtgearede tandstangsstyring går passende let og er helt fri for slør og generende fjedringer. Vejbanens stød kan af og til mærkes lidt i rattet, men til gengæld har man fortrinlig føling med vejbanen og passende tilbagevirkning i kurver. Ved al normal kørsel har vognen helt neutrale styreegenskaber, og den kan med stor præcision placeres nøjagtigt,



Røntgenbillede af MG Midget



Hypoidfortandede



Cockpittet i MG Midget

som man ønsker gennem ethvert sving. Der er meget ringe krængning, og på jævne veje står den usædvanlig fast i kurver. Er der derimod vaskebrætsriller eller andre "kortbølgede" ujævnheder, kan hjulene på den stive bagbro forholdsvis let miste grebet i vejbanen under hårdt træk, men udskridningen er meget let at korrigere. Kører man virkelig hårdt gennem et skarpt sving, læner vognen sig mærkbart over det yderste baghjul, og dettes dæk begynder at hyle samtidig med, at man mærker en svag overstyringstendens, så man er helt sikker på, at baghjulene vil skride før forhjulene.

På lige vej er der fin retningsstabilitet, og selv om vi ikke har haft lejlighed til at køre i stærk blæst, må det antages, at sidevindspåvirkninger næppe vil frembyde problemer med et så fint styretøj.

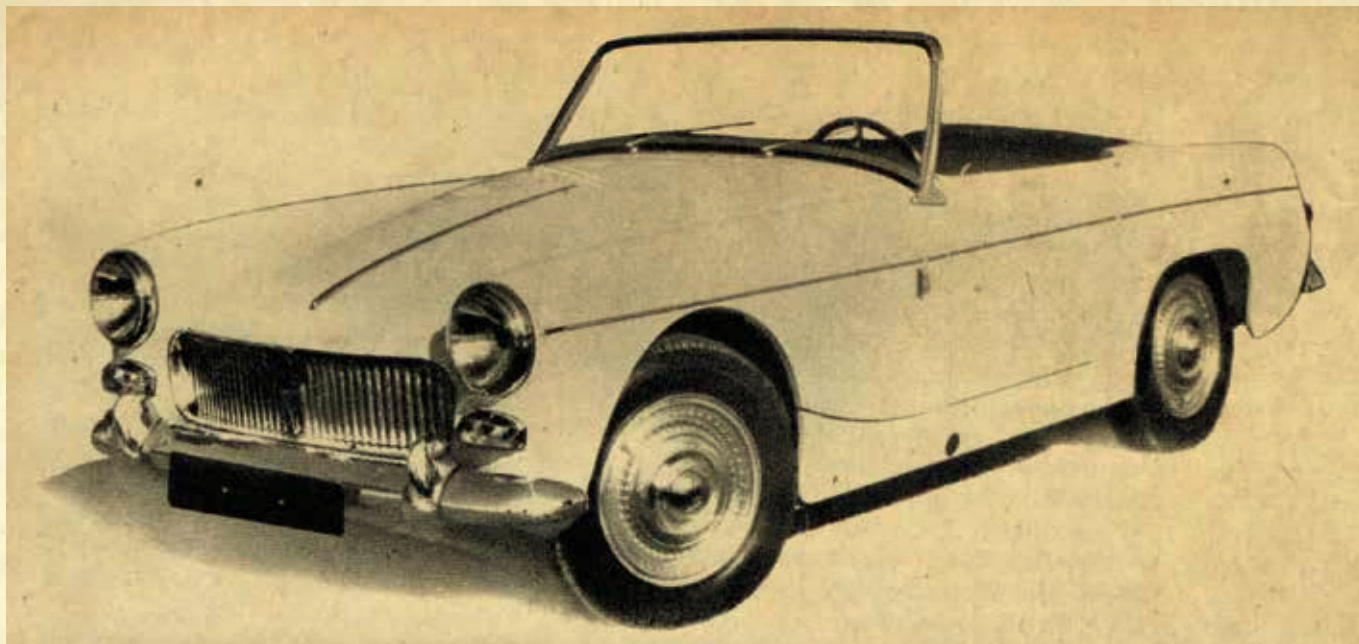
Ved hastigheder over 120 km/t kom der i det afprøvede eksemplar ret kraftige vibrationer i fortøjet, muligvis hidrørende fra ubalance i forhjulene.

Bremserne virker blødt og kraftigt for et ret lavt pedaltryk, og vognen er fuldstændig retningsstabil både ved nedbrems-

ninger fra høje hastigheder og ved blokadebremsninger i moderat fart. Hvis man gør sig umage for at opnå fading, kan det lade sig gøre, men bremsekapaciteten er absolut tilstrækkelig i forhold til vognens ret beskedne ydeevne. Trods den stive affjedring er kørslen meget komfortabel på de allerfleste veje, og de, der ikke har for lange ben, vil kunne køre meget lange ture i den åbne vogn uden at trættes.

Med opslået kaleche er vognen nogenlunde tæt, og varmeapparatet har formodentlig rigelig kapacitet, men reguleringen sker med en hane på motorblokken, og den ret upræcise fordeling kontrolleres med et par små klapper, der er vanskelige at nå, så systemet er i det hele taget ret upraktisk. Ventilationen er ligeledes et problem, der kun delvis er løst med skyderuderne, og brugsværdien af den "lukkede" vogn er særdeles stærk begrænset.

Men brugt efter sin bestemmelse som åben vogn er MG Midget et herligt lille køretøj, som vi var oprigtigt kede af at aflevere efter prøverne.



Specifikationer

Mærke: MG, type: Midget

Fabrikat: British Motor Corporation, Pavlova Works, Abingdon-on-Thames, England.

Dagspris: kr. 21.300.

Vægtafgift: kr. 120 årlig.

Motor: 4 cylindret, vandkølet rækkemotor med topventiler og 2 SU - karburatorer.

Boring: 62,9 mm, slaglængde: 76,2 mm, slagvolumen: 948 cm³, kompressionsforhold: 8,3:1, største effekt: 48 HK (SAE) ved 5500 o/m, største drejningsmoment: 7,33 mkg ved 2750 o/m.

Transmission: Tør enkeltpladekobling med hydraulisk betjening. Firetrins gearkasse med synkroniseringskoblinger for II, III. og IV. gear. Udvekslinger i gearkasse: I. gear: 3,2, II. gear: 1,916, III. gear: 1,357, IV. Gear: 1,00, - bægear: 4,114. Fritliggende kardanaksel med 2 nålelejekryds. Hypoidfortandede kron- og spidshjul i bagtøj. Udv.: 4,22.

Chassis: Selvbærende stålkarrosseri. Forhjulsofhæng: korte og lange tværsvingarme med skruefjedre. Baghjulsofhæng: stiv banjopro med kvartelliptiske bladfjedre og langsgående støt-earme. Dobbeltvirkende hydrauliske stempelstøddæmperne for og bag. Tandstangstyring med 2 1/4 ratomdrejning fra stop til stop. Fodbremse: hydraulisk virkende på alle hjul. Håndbremse: mekanisk virkende på baghjul. Pressede stålpladehjul m. ventilationshuller. 5,20-13" slangeløse dæk. 12 volt el-anlæg. 43 Ah.

Hoveddimensioner m. v.: akselafstand: 2030 mm, sporvidde for: 1160 mm, sporvidde bag: 1140 mm, største længede 3460 mm, største bredde: 1350 mm, største højde (med opslået kaleche): 1260 mm frihøjde over vejbane: 127 mm, vendedia- meter: 9,75 m, tankindhold: 27,3 l, egenvægt: 710 kg.

Prøveresultater

Omstændigheder: lunt og tørt vejr. Skønnet vindhastighed: 4-6 m/sek. Prøveeksemplarets kilometerstand: 8500 km.

Speedometerets fejlvisning:

vognspeedometerets fejlvisning:	20	40	60	80	100	120
virkelig hastighed km/t:	17	35	54	72	92	110

Målte tophastigheder km/t:

I gear: 49*), II gear: 81*), III gear: 119*) IV gear: 134.

*) Vognen kørt op til fuldt omdrejningstal.

Acceleration i gearene (sekunder):

	I	II	III	IV
20- 40 km/t		2,3	3,6	5,9
30- 60 -		6,0	8,9	13,9
40- 80 -		11,1	13,9	20,6
50- 100 -			19,4	27,6

Acceleration gennem gearene:

0- 20 km/t	1,7 sekunder
0- 40 -	4,2 -
0- 60 -	9,0 -
0- 80 -	15,9 -
0-100 -	4,2 -

Benzinøkonomi målt ved kørsel med konstante hastigheder på lige, vandret vejbane:

40 km/t	17,2 km/l
60 -	17,0 -
80 -	16,2 -
100 -	13,7 -

Alle målinger udført med 2 personer i vognen. Kalechen og sideruder var monterede.

Der anvendtes 97 oktan-benzin.

(Artiklen har tidligere været trykt i FDM's medlemsblad, Motor nr. 18 - 2. september 1961. Tak til FDM for tilladelse til at bringe artiklen).

En ny drøm

Når den ene drøm går i vasken, må man få en ny



Mig og min MGF

Af Marlene Jørgensen

Lones interesse i biler kommer ikke af ingenting. Det hele startede med en Morris 1000. Da Lone var teenager havde hendes bror en Morris 1000 og da Lone fik kørekort, ville hun også have sådan en. Sammen med hendes bror, fandt de en Morris, som hun brugte en vinter på at sætte i stand. Hendes interesse for gamle biler steg og hun pimpede sin Morris med bananmanifold, brede brazil krom-fælg, soltag og meget andet. Det var først i 80'erne og ikke så mange kvinder på Lones alder, havde egen bil, så der blev lagt mærke til Lone når hun kørte rundt. Den kunne også sige noget, da der blev lagt en 1300 motor fra en Morris Marina i.

Familieføretagende

Da Lones far også fik en Morris var det efterhånden hele familien, der havde interessen. De meldte sig ind i Morris-klubben, der dengang havde 1500 medlemmer i Norden. Klubben hedder Nordisk Morris Minor Klubb. Forkortet NMMK. Det er

ikke en stavefejl med de to b'er. Det er fordi klubben startede i Norge og der staves klubb med to b'er.

Da Lone var 22 år stillede hun op til valget som formand i NMMK og blev valgt. Hendes bror fik posten som kasserer, hendes far distributør og Morris venner fik andre poster. Der kom 120 mennesker til generalforsamlingen og den gamle bestyrelse – som ønskede at fratræde, fik kun 14 stemmer, så man må sige at der var stemning for noget nyt.

Dengang var arbejdet som formand temmelig krævende, og Lone måtte sætte sig ind i vedtægter og produktion af bladet, en gammel duplikator mm. På et tidspunkt skiftede de en gammel skrivemaskine ud først med en elektrisk med kuglehoved og senere med en computer, så på den front blev der også moderniseret i klubben. Bladet blev lavet ved lysbord og sat op som man gjorde dengang. Det udkom hver anden måned og blev sat op af bladets redaktør.



Morrisen under restaurering 1983

Til 50 års jubilæumsnummeret for Norminor (klubbens blad) lavede Lone og bestyrelsen et nyt layout. Der kom en pimpet Morris med brede fælge og frontspoiler på forsiden. Det faldt ikke i god jord ved alle medlemmerne og det startede en heftig debat. Da man kun kunne kommunikere med læserbreve i bladet, var svartiden temmelig lang og debatten fortsatte i årevis. Det var jo ikke som i dag, hvor man eksempelvis har Facebook med ultrakorte svar tider, forklarer Lone.

Lone var formand for Nordisk Morris Minor Klubb i 3-4 år og er i dag æresmedlem.

Træf i NMMK

Hvert år arrangerer den engelske klub MMOC (Morris Minor owner Club) et årlige MOT "Minor on tour" træf rundt i Europa. Lone husker da de var en flok fra NMMK, som blev enige om at mødes i Frankrig til MOT træf. Undervejs gjorde de holdt på en rastesteds i Tyskland. De var 2 i bilen og da de kom ud fra tankstationen, stod der en sværm af tyskere omkring Morrisen. De fik endnu større øjne og smil på læben, da Lone satte håndsvinget i og startede bilen. Der var et godt sammenhold i klubben og NMMK arrangerede hvert år på skift træf i Norge, Sverige eller Danmark. Lone har bl.a. været helt i Trondhjem med bilen.

21 år i garage

Der kom børn til i Lones liv. Det første år kørte hun med sin søn i bilen, men til sidst kom hendes Morris fra 71 i garage, mens Lone kørte rundt i andre og mere børnevenlige biler. Der stod den i 21 år indtil Lone en dag tog den ud. Med hjælp fra sin bror, sleb de platinerne, skiftede tændrørene og satte



Restaureret Morris



Miss Minor på udstilling 1985

en lader på og så startede den. Bum! Uden videre bøvl, så startede den bare. En sjov historie er, at Lone fandt en 21 år gammel pakke OB under forsædet i en Falck-kasse. Prisen, der stadig sad på, var 6,95 kr.

Ægte kærlighed rustner ikke ... eller gør det....

Nu da børnene var blevet store, ville Lone have sin gamle Morris sat i stand. Hun havde et særligt forhold til den, da hun både havde kørt meget i den og havde passet og plejet den. Der skulle laves en del svejsearbejde, og det kan Lone ikke selv, så derfor kom den ud til en, der skulle lave det. Tiden gik og der skete ikke rigtig noget. Så fandt Lone en anden mekaniker og historien gentog sig. Den var simpelthen for rådden og kunne ikke reddes. Lone var grædefærdig, og selv nu da jeg interviewer hende i telefonen, kan jeg høre at det har kostet hjerteblod.

Underholdende og spændende ekstraudstyr

Inde i Lones gamle Morris var der en himmel syet i sort marmor-stof. Den havde Lone også selv lavet. Bilen hed Miss Minor og det stod på dens solskærm. Når Lone siger hun har passet og plejet den bil, så mener hun det. Bl.a. malede hun ordet Bridgestone på dækkene op hver 14. dag med dækmalning. Der var monteret dioder i frontgitteret, og inde i bilen havde Lone et betjeningspanel med knapper som hun kunne trykke på, og så stod der Lone, Dyt eller Hej i frontgitteret. Der var også et rigtigt trucker-panel i rustfrit stål over forruden med walkie-talkie, radio og højttaler. Lone kørte meget rundt på udstillinger med bilen, men det var også hendes hverdagsbil.

Lones far var glad og stolt af sin datter og hendes interesse for



Sommertræf Øster Hurup 1986 - 130 biler



MMOC Frankrig 1986



Original eller ej..

bilen. Et år til jul pakkede Lone en gave ud fra ham. Det var en aluminiumsfidus med 3 ben. Tak, far men hvad er det? spurgte Lone. Den var til hendes Morris. Han havde taget en fløjte fra en kedel og lavet den om, så den kunne sættes på udstødningen. En sjov gimmick, som Lone dog blev lidt træt af at høre på med tiden.

Kill your darlings

Til sidst købte Lone en anden Morris fra 1957, med henblik på at få den sat i stand, men denne gang som den stod originalt. Hun havde fundet en mekaniker, der kunne hjælpe og der var bestilt pladedele fra England. Men desværre kom mekanikeren ikke i gang. Det var dyrt og budgettet var stramt.

Lones bror havde lavet en Morris i stand til sin hustru i bryllupsgave. Han vidste om nogen, hvor stort et arbejde det er, og han synes ikke Lone fik nok ud af det og foreslog at hun købte sig en nyere lille smart/fiks bil, som hun kunne køre mere i. Der er jo ikke meget bekvemmelighed i en gammel bil og han synes at Lone ville få større glæde af en nyere sportsvogn. Det endte med at Lone solgte begge de gamle Morris biler og købte en ny MGF. Når den ene drøm går i vasken, må man få en ny drøm, siger Lone. Ikke så meget pjat der.

MGF – en sportsvogn fra 1997

Der er kun 77 biler af samme slags som Lones registreret i Danmark. Det er en 1,8 med 120 hestekræfter. Og den er rød. Når man siger man har en MG, tror folk altid at det er en ældre sag, fortæller Lone. Det er det også set i forhold til folks almindelige biler, men den er gammel alligevel. Dog med en del mere komfort end de helt gamle MG'ere. Det er nu to år siden Lone købte den og hun er meget tilfreds med den.

Lone har en kammerat, der har en Mazda MX5 og han kørte med hende ud og så på bilen. Det var ham der ledte hendes interesse hen på MG. Han havde været til messe i Fredericia og havde nogle klubblade fra MG klubben med hjem til hende. Hun fandt ud af at der er forskel på øst- og vest-klubben, hvilket kan være lidt forvirrende for et nyt medlem. Og at der er underklubber i klubben, hvilket er godt, fordi der på den måde er aktiviteter i ens eget område.

At være afhængig er ikke lige Lones kop te. Hun er en selvstændig kvinde, der bor alene i Viborg. Hun har to børn, der er flyttet hjemmefra, og 4 børnebørn. Lone har lært sin svigerdatter at skifte hjul, for som hun siger, så skal vi kvinder kunne klare os selv.



Picknic tur Kongenshus hede



Punktering



2 på tur på Fyn

Den nye pige i klassen

Da Lone var blevet meldt ind i MG klubben, blev hun ringet op af Ib Lyngge, der er kontaktperson i hendes område. Han fortalte om Picnic-turen og syntes at Lone skulle tage med. Det var fedt at blive kontaktet og inviteret ind i fællesskabet, siger Lone. Når man er den nye pige i klassen, er det lidt en overvindelse at melde sig til en tur når man ikke kender nogen. Det var dejligt, at der var en hun havde talt med og kendte lidt med på turen. MG folk er meget par, og så kan det være endnu sværere at komme som ny. Men når isen er brudt er Lone god til at tale med mennesker. Det er hun vant til fra sit arbejde som faglig sagsbehandler i 3F.

Duften af grøftekanter

Med en veninde tager Lone på en sommertur i MGF'en hvert år. Så er den pakket til randen med alle deres ting. Der er en bagagebærer på, hvor der kan ligge en kuffert. MGF'en har centermotor. Dvs. at motoren ligger der hvor bagsæderne

normalt er. Så der er et lille bagagerum både for og bag. Det første år fulgte de to kystlinjen på Fyn og overnattede i Bed and Breakfasts rundt omkring, sågar overnatning i en tømte. På et tidspunkt kørte de bag en Park og vej bil, der tabte nogle murbrokker. Så punkterede bilen. Heldigvis kunne Lone selv skifte hjulet med det reservehjul, der ligger under kølerhjelm. Men så måtte hun højst køre 80 km i timen resten af vejen, hvilket var en udfordring, da motorvejen var et nødvendigt onde.

Sidste år var de to i Sæby og på Samsø. Her var et sommerhus deres base. De kender hinanden fra da de arbejdede i postvæsnet og nyder at være sammen på tur. I år går turen til Als og videre til Fyn for at se lidt mere af øen. Det er duften af grøftekanterne, lyden af fuglesang og følelsen af at køre under et grønt løv tag, der gør det så pragtfuldt at køre i åben bil, siger Lone.

HUSUM – HELGOLAND



Af *Teddy B. Iversen*

2 MG'ere fra henholdsvis Ribe og Sønderborg satte hinanden stævne i Husum. Vi havde købt en "deal" med 2 overnatninger på Hinrichsens hotel i Husum samt en endags udflugt til Helgoland. Overkommelig køreafstand og med en vejrudsigt, der lovede en del sol og måske ingen nedbør, hvorfor kalechen forblev nede. Og godt det samme, idet vejret artede sig og kun blev bedre og bedre. Der blev brugt en del solcreme på den tur.

Efter Niebu gik det ad de små veje til Dagebu ved kysten, hvor en lokal "fischbrot" blev indtaget. På turen videre sydpå i marsklandet blev vi imponerede over, hvor mange vindmøller og solceller, der er opsat i området - måske en forklaring på, at vi ikke så nogen storke overheadet.

Dejligt hotel med nydelige værelser og aflukket parkeringsplads til "dyret". Præcis og kontant behandling af personalet i henhold til Corona bestemmelser. Gensyn med vennerne fra Sønderborg blev fejret med en god middag på havnefronten. Tidlig afgang fra hotellet for at nå færgen i Büsum kl. 09.30 til

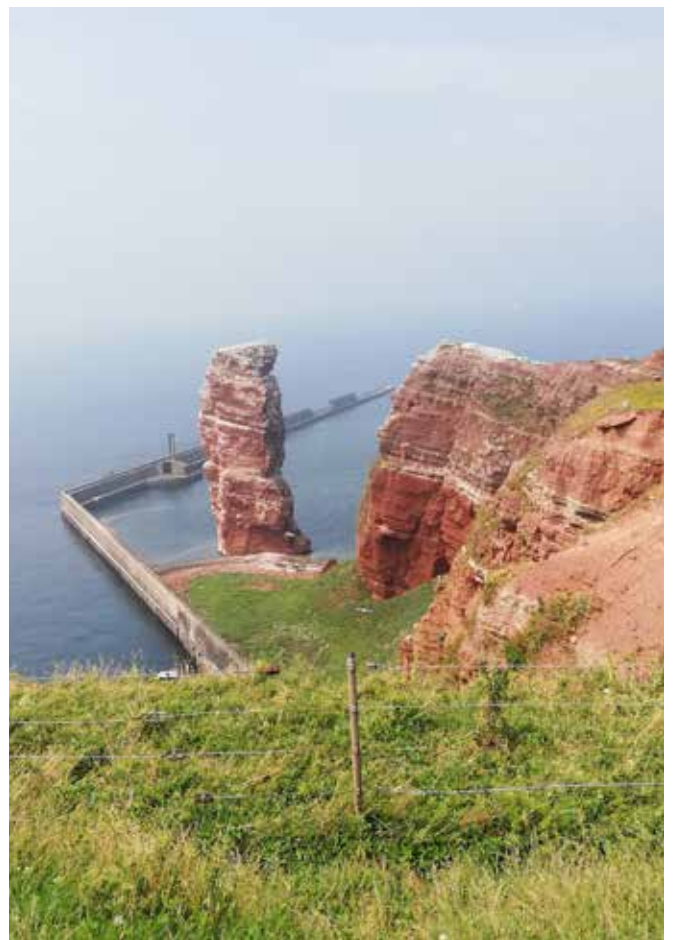


Helgoland. Vejret var igen lovende, og vi fik plads på dækket med god udsigt. Der var dog ikke meget at kigge på i de 2 ½ time turen varede. Færgerne lagde til kaj ganske som andre færger, og den forventede omstigning til mindre både som afbildet i brochurerne, oplevede vi ikke. Færgelejet er åbenbart udbygget til store både. Udover et par enkelte brugskøretøjer er der ingen biler på øen.

Øen er opdelt i forskellige niveauer, nemlig Unterland og Oberland, og opstigningen kan ske enten via trapper eller

elevator. Butikker og spisesteder begge steder. Hovedøen er ikke større, end man kan gå rundt på 1 time på en flisebelagt gangsti. Imponerende udsigt til drabelige klipper med masser af fugleliv. Sulerne lå på reder på klippesiderne og helt op til gangstien, så man var helt tæt på dem. "Lange Anna" er en fritstående lodret klippe på det yderste vestlige punkt, og bruges som øens vartegn.

Helgoland har i tidens løb tilhørt Danmark, England og senest Tyskland. Øen er i dag ikke medlem af hverken EU, Nato eller andre internationale alliancer. Toldfrit område!



Bilerne stod heldigvis, hvor vi havde parkeret dem, og på vejen retur ville vi besøge "Eidersperrwerk", - de enorme sluseporte, hvor Eideren løber ud i Nordsøen. Imponerende at stå ovenpå de voldsomme jernporte. Floden er så bred, at der skal 3 brede porte til. En vej løber imellem de udvendige og de indvendige porte.

Endnu et mål på hjemturen til Husum var aftensmad i Tönning ved Eideren. Parkering på torvet ved siden af de andre flotte vogne, og en skøn lille spadseretur ned til vandet, hvor vi nød "Flamkuchen". Og så var den dag næsten gået.

Efter morgenmaden blev der tid til lidt "småhandel" i byens



butikker, hvorefter vore veje skiltes. Vi havde besluttet at besøge halvøen "Nordstrand" lige vest for Husum og derefter tage de helt små veje langs digerne nordpå. Nationalpark Wattenmeer er absolut et besøg værd. Og som sagt, så blev vejret da bare bedre og bedre - temperaturen på både bil, mand og mus nåede næsten et sommerligt højdepunkt. Kaffestop med

udsigt til Föhr og Øl stop ved Calle i Aventoft før turen gik direkte til Ribe.

Nå-ja - politiet insisterede på at se vores pas ved grænsen, så husk dem.

Efter at have pustet ud over natten, blev MG'en checket for vand og olie. En smule vand på køleren, og så er den klar igen.

Classic Hill Climb 2021

Munkebjerg 14. og 15. august

Af Finn Petersen

Også i år blev der afholdt det klassiske Hill Climb ved Vejle fjord og med Hotel Munkebjerg som base. Smukke omgivelser til afholdelse af løbene. Sprint om lørdagen (næste som afvikling af rally løb og Hillclimb om søndagen). I denne artikel mest om Hillclimb om søndagen.

Se gerne skitsen her på siden med visning af ruten fra Ibæk Strandvej op til hotellet før I læser følgende:

Start på Ibæk Strandvej ved ishuse – fuld gas hen mod tog-tunnelen, skarpt sving til højre og op gennem 2 skarpe serpenter sving, efterfølgende nogle kraftige kurver og mål ud for hotellet. Alt sammen mens det går ret kraftigt opad – det er Hillclimb næsten som de kører det i England. Og nok det eneste sted det kan lade sig gøre at afvikle et rigtig Hillclimb i Danmark.

De bedste bruger godt 55 sekunder – mange af vi andre er 20 sekunder eller mere efter. Bilerne er opdelt i forskellige klasser. Nogle i vægt-/effektclasser, nogle klasser opdelt i alder, alt efter hvor meget der må ændres på bilerne. Der skabes derved en mere fair og jævnbyrdig konkurrence i de enkelte klasser.

Også i år kom der rigtig mange tilskuere for at se på biler i ryttergården og for at følge racet op gennem skoven til målet. Folk får en god snak med os kørere. Vi vil alle sammen gerne fortælle om vores historiske (race) biler. Der var 75 biler til start - de ældste fra 1933 og de yngste fra 1990. Her er det ikke så vigtigt, om man har en dyr eller billig racer – det vigtige er at deltage og få oplevelsen sammen med andre entusiaster. Vi "bil/racer tosser" der kører dette løb bliver nogle gange spurgt, hvad det er, der får os til at køre tidskørsler op ad bakke i skarpe sving med fare for udskridning? Rigtig race er, når man kører på bane samtidig! Det er vi ikke helt enige i. Svarene fra os er ikke entydige. Men vi kommer alle for at opleve stemningen i og omkring løbet. Også i år var der den sædvanlige godmodige hyggelige stemning i ryttergården. Hvis man har problemer, der kræver hjælp, er der altid et par venner til at hjælpe.

Jeg havde selv problemer med at få Midget'en til at lade. Med god hjælp fik jeg til sprint om lørdagen (5. heat) og 5. heat om søndagen til Hill, hjælp til 6 – 7 batteriskift efterhånden som de blev genopladet mellem heatene.

Der sker noget særligt med én når man gør klar til start. Styrthjælmen på – 4 punkt selen spændt og der bliver gasset op til starten. Alle andre tanker holdes ude – man er 100 % koncentreret om at få afviklet med den bedst mulige tid. Kampen



med/mod uret er for mit vedkommende næsten som en lise for sjælen. Det, kun at skulle koncentrere sig om en ting – det at gennemføre banen på hurtigste tid, uden at skride ud er samtidig en udfordring i sig selv. Og selvfølgelig selve konkurrencen med de andre i ens klasse.

Se mere om klasser mv. og en masse detaljer om afviklingen af løbene på Historisk Motor Sports hjemmeside.

I oplægget til årets løb skriver en af arrangørerne:

"Vores mål er ikke kun at præsentere de allerfineste biler og de allerbedste kørere. Vi ønsker at fastholde bredden, glæden, den gode omgangstone og spændingen i historisk motorsport".

Vi var 5 MG'ere og en Austin Healey Sprite der deltog. Vi deltager alle også i MG Sports løb, hvor vi på køretekniske anlæg har de samme oplevelser og sociale sammenhold som ved Hill løbet ved Munkebjerg.

Efter covid-19 restriktionerne er ophævet, kan alle igen komme og se løbene og få en god snak med os kørere i ryttergården. Kom gerne til arrangementerne, der også bliver omtalt her i bladet og på vores hjemmeside.

Munkebjerg Sprint Vejle

Lørdag 14. august 2021

Hastighedsprøve



Ole Wichman leder ihærdigt efter motoren



Mads Nygård varmer op

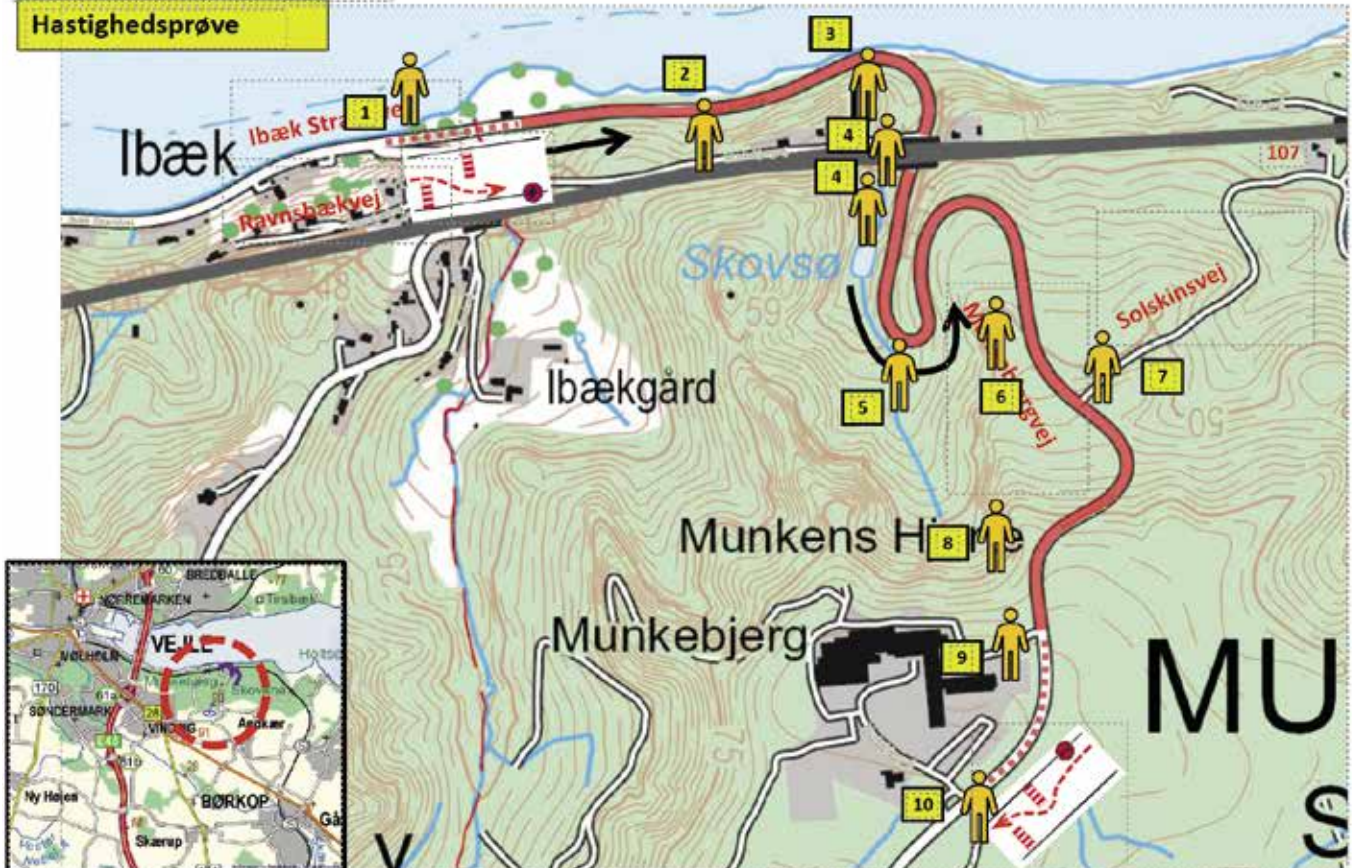


Engelsk line up

Munkebjerg HillClimb

Søndag den 15. august 2021

Hastighedsprøve





MG kalenderen for 1. september til 30. november

September

o 1	Pubmøde Sønderjylland – MG sport aften
t 2	Veteranbiltraef Færch Torvet i Holstebro
f 3	
l 4	MG Esbjergløbet
s 5	
m 6	
t 7	Pubmøde Fyn, besøg hos Motorbyen
o 8	Pubmøde Sønderjylland MG Østjylland klubaften Pubmøde Sønderjylland

Oktober

f 1	
l 2	MG Eftermiddag – Aftenløb (Varde)
s 3	
m 4	
t 5	
o 6	Pubmøde Sønderjylland
t 7	
f 8	

November

m 1	
t 2	
o 3	Pubmøde Sønderjylland MG Østjylland
t 4	
f 5	
l 6	
s 7	
m 8	

t	9	
f	10	
l	11	MG Østjylland - Lørdagsbrunch
s	12	
m	13	
t	14	Pubmøde Sydvestjylland
o	15	
t	16	
f	17	
l	18	
s	19	
m	20	
t	21	
o	22	
t	23	
f	24	
l	25	
s	26	
m	27	
t	28	
o	29	
t	30	

l	9	
s	10	MG Sport Gokart Center Skærbæk
m	11	
t	12	Pubmøde Sydvestjylland
o	13	MG Østjylland Pubmøde Sydøstjylland
t	14	
f	15	
l	16	
s	17	
m	18	
t	19	
o	20	
t	21	
f	22	
l	23	Bilmesse & brugtmarked i Fredericia
s	24	Bilmesse & brugtmarked i Fredericia
m	25	
t	26	
o	27	
t	28	
f	29	
l	30	
s	31	

t	9	
o	10	
t	11	
f	12	
l	13	
s	14	
m	15	
t	16	
o	17	Bestyrelsesmøde MGCC
t	18	
f	19	
l	20	
s	21	
m	22	
t	23	
o	24	
t	25	
f	26	
l	27	Pubmøde Sydvestjylland
s	28	
m	29	
t	30	

En af de rigtig gode dage...



Rigtig mange fine biler havde fundet vej til MG Sommertræf.

Af: Mogens Petersen

Den 8. august kunne vi for 4. gang afvikle MG SOMMERTRÆF og ÅBENT HUS i MG SHOPPEN. De tidligere gange havde vejrguderne været os venligt stemt, helt anderledes var det i år. I dagene op til arrangementet blev der kigget flittigt til diverse vejrudsigter, ingen lovede særligt godt vejr og et par dage før træffet måtte vi en tur forbi "Harald Nyborg". Nogle ekstra pavilloner måtte anskaffes, så vi kunne tilbyde nogenlunde læ for regnen til de knap 100 deltagere. Nu er det jo heldigvis sådan at MG-Folket er gjort af det rette stof, alle tog situationen med godt humør, SKIDT PYT med en smule regn syntes alle at mene. Og så er det jo ingen sag at være arrangør. Der blev i den grad hygget hele vejen rundt, se blot på billederne her.

"Mange kokke fordærver maden" Bare ikke her. Flot arbejde af Conrad, Mikael og Tasse



Fantastisk stemning hele vejen rundt. Jo der blev i den grad hygget.



Der var hele dagen fuld knald på handlerne i MG Shoppen



Jamen er det ikke et kæmpe arbejde at få det hele stablet på benene, er der mange som spørger os. Jo der går en lille uges tid med oprydning på værkstedet og i MG shoppen. De værste spindelvæv skal fjernes, gulvene skal fejes, støvsuges og vaskes i vand tilsat rigelige mængder AJAX. Sådan vil fruene ha' det og jeg makker ret.

I år havde de gæve gutter fra "TUESDAY BOYS" lovet at hjælpe med rejsningen af telte m.m. og en stor tak til dem. Belønning herfor, prøvesmagning af grillpølserne og en kold bajer.

Vi oplever for tiden en pæn tilgang af nye medlemmer i klubben hvilket er rigtigt dejligt. Det nyeste medlem er ejer af en af de nye MG EHS PLUG IN HYBRIDER. Lars Bové, som er ejer af bilen mødte op, viste bilen frem og stod til rådighed med en masse svar til de mange interesserede. Tak til Lars som efterfølgende lagde vejen forbi MG Shoppen. Som Lars siger, "Folk



skulle jo gerne kunne se, at jeg kører MG". En på alle måder super lækker bil til prisen, og ja den ligner på ingen måder de gamle MG'ere vi kender. Der er immervæk sket meget på bilområdet siden min MGA så dagens lys sidst i 50'erne. Velkommen i klubben til alle nye medlemmer, hvoraf en del mødte op til sommertræffet og også velkommen til dem med de nye MG'ere, som på nuværende tidspunkt tæller flere end en håndfuld. Der er LIV i MG klubben og der er LIV i MG som bilmærke, hvilket flere en 700 solgte MG EHS kan bevidne, og det på bare 7 måneder.

Tak til alle jer der mødte frem, arbejdet med arrangementet er ingen sag, når man oplever så stor taknemlighed, som i gav udtryk for. Mon ikke vi laver en gentagelse til næste år?

Tak til alle som aflagde MG Shoppen et besøg, vi kan melde om rekord omsætning. Det er jo sådan, at du som medlem af



Lars Bove', Med sin nye MG EHS
DER BLEV FORTALT, KIGGET OG STUDERET.
En rigtig fin bil som vi testede i det tidlige forår (Se marts nr.)





Der var mulighed for at sælge stumper og hobbyartikler fra små boder. Her er det Kirsten Thesbjerg som ses ved hendes bod med de flotteste glasting som hun går og hygger sig med at fabrikere derhjemme.



MG Klubben bød på gratis grillpølser.
Der serveres ikke før Tasse har prøvesmagt
Godt med sennep og ketchup, det hører sig til.



MG CAR CLUB DENMARK er medejer af MG Shoppen, som ejes af MGCC.DK. Alle arbejder frivilligt og ulønnet, vores fornemste opgave er at skaffe produkter til medlemmerne til absolut billigste pris og vi forsøger at ramme et stort rundt 0, når regnskabet skal gøres op.

Tak til alle jer der gav en hånd med på dagen, uden jer lader det sig ikke gøre.

Om lige knap 2 måneder byder vi velkommen på MG STAN-

DEN, når der afholdes Bilmesse & Brugt marked i Fredericia i dagene 23. og 24. oktober.

Der bydes på kaffe og rundstykker fra morgenstunden, og alle os med MG Shoppen vil være tilstede med hele udvalget.

Bedste hilsner til alle.

Ulla og Mogens Petersen

Kassereren i **MG** klubben



Interview med kassereren i MG klubben

I dette nummer besøger vi kassereren i klubben, Carl Hellmers, for at høre hvad dette arbejde egentlig går ud på.

Carl bor i Kolding og er indehaver af 2 stk. MG. En B'er, som anvendes til ture og MG Sport og en 1100, der står adskilt i kælderen og venter på at blive bragt tilbage til brugsstand. Der er derfor masser af brug for interessetimer, også ud over tjansen som kasserer.

Hvad går kasserer jobbet ud på?

Der er den regelmæssige bogføring, medlemsregistrering med både ind- og udmeldinger, betalinger af regninger og andre forpligtelser for MGCC, momsopgørelser, samt udarbejdelse af årsregnskab og budgetter.

Hvilken opgave er mest tidskrævende?

Den årlige udsendelse af kontingent er nok den opgave, jeg anvender mest tid på. Selve udsendelsen går smertefrit, da det kun er at sende medlemskartoteket til NETS, som herefter sørger for udsendelsen.

Hvis betalingen er tilmeldt Betalingsservice, så går det som en leg, men det er desværre færre og færre der tilmelder sig denne service. Det er ellers ikke vanskeligt at tilmelde på egen Netbank og det ville lette arbejdet meget.

Det virkelig tidskrævende er, hvis girokortet kommer retur med ukendt adresse eller at man bare betaler sent, således der kan være tvivl om fortsat medlemskab. I år - for eksempel - kom den sidste indbetaling sidst i marts.

Kan medlemmerne hjælpe med at lette dette arbejde?

Det første man kan hjælpe med, er at sørge for at sine egne

Støt op om vore sponsorer og annoncører



www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS
Gratis levering på køb over 1000kr
Kun 45kr til pakkeshop

**Særlige regler gælder*





kontaktoplysninger i medlemskartoteket er opdaterede med både korrekt postadresse til kontingent og mailadresse og mobilnummer. På den måde kan jeg nemt få fat i et medlem, hvis der opstår et problem enten via mail eller SMS. Det næste er, som nævnt at tilmelde kontingentbetalingen til Betalingsservice. Alle oplysninger hertil er på Girokortet.

Kan et moderne medlemssystem ikke styre dette?

Man skal jo huske på, at vores administration af medlemmer er meget "håndholdt". Der er ingen eller kun svag integration mellem bogholderi, medlemskartotek og opkrævningssystem. Til gengæld har vi ikke nogen egentlige omkostninger hertil. Når administrationen er baseret på "gratis" software, foregår integrationen med et regneark som mellemstation, hvorfor det ofte gælder om at holde tungen lige i munden. Vi har forsøgt med et prisbilligt integreret medlemssystem; men det er vores datagrundlag og måske også medlemmerne slet ikke klar til.

Så indtil videre kører vi i princippet med det system, som jeg overtog fra Frank Neumann.

Det er lidt ligesom en klassisk MG, ikke så avanceret; men som regel både gennemskueligt og driftssikkert. Enkelte udsættere kan dog ikke undgå.

Hvor mange timer bruges der egentlig på kassererjobbet?

Det holder jeg ikke tal på. At hjælpe med til at holde MGCC ved lige er jo interesselid. I mit rigtige job skal jeg jo sørge for, at administrationen kører så sikkert og let som muligt, så i MGCC viderefører jeg jo bare dette.

Har du en afsluttende kommentar?

Det skulle da lige være tak til medlemmerne, der som regel tager det med godt humør, når udmeldelse/indmeldelse krydser hinanden og jeg fejlagtigt får udsendt et girokort. Jeg kan kun bekræfte at MG folk er flinke folk.

Gammel kærlighed *rust*er ikke

Markedets bredeste dækning

- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veteran-køretøjer
- Gratis Vejrhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjsforsikring nr. to

Godt dækket er rigtig dækket

Ring til os på telefon 35 47 77 47 eller læs mere på almbrand.dk/veteran.

Du kan kontakte os alle hverdage mellem kl. 8.30 - 16.00.

Nordisk | Veteran

OK



Salg / service & restaurering
af klassiske biler
Specialopgaver
Pladearbejde
Klargøring til syn
Alm. service på nyere vogne



Åben efter aftale



Åben efter aftale



Danske
Hoteller
www.danske-hoteller.dk



OPHOLD I DET MIDTJYSKE

MED RIG MULIGHED FOR AT OPLEVE AARHUS

DAG 1:

- Check-in fra kl. 14.00
- 2 retters menu i vores hyggelige restaurant "Det Rustikke Landkøkken" (Ankomst senest kl. 20.00)
- Overnatning i dobbeltværelse

DAG 2:

- Stor lækker morgenbuffet
- Eftermiddagskaffe m/ kage
- Velkomstdrink
- Lækker 3 retters aftenmenu
- 1 overnatning i dobbeltværelse

DAG 3:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS
PR. PERSON
1.145,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

DAG 1:

- Check-in fra kl. 14.00
- Kaffe og hjemmebagt kage fra kl. 15.00-16.00
- Velkomstdrink kl. 18.30
- Lækker 3 retters aftenmenu
- 1 overnatning i dobbeltværelse

DAG 2:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS
PR. PERSON
775,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

Tillæg
enkeltværelse
pr. dag
kr. 250,-



Hotel Årslev Kro

Silkeborgvej 900 · Årslev · 8220 Brabrand · Tlf. 86 26 05 77 · hotel@aarslevkro.dk
www.hotelaarslevkro.dk

GOLD CLASS™

Premium Performance



Gold Class™ er en speciel serie af kvalitetsprodukter, som tæller mange af vores bedst sælgende og mest populære produkter.

Gold Class Car Wash er en favorit blandt bilentusiaster verden rundt og er sammen med de uovertrufne voksprodukter i samme serie, med til at imponere og bevare din bil smuk, velholdt og godt beskyttet.

Reflect Your Passion™



Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

Kundeservice@meguiars.dk
www.meguiars.dk
Tlf.: 53 65 97 00



Vedligeholdelse

af oliefiltere og luftfiltere

	Oliefilter Element eller filter udskiftes for hver	Luftfilter Renses og olie udskiftes (i oliebadtype for hver)
Morris Minor serie II	10.000 km	5.000 km
Morris Cowley	10.000 km	5.000 km
Morris Oxford serie MO	10.000 km	5.000 km
Morris Oxford serie II	10.000 km	5.000 km
Morris Six	16.000 km	5.000 km
Wolseley 4/44	10.000 km	5.000 km
Wolseley 6/80	10.000 km	5.000 km
M.G. Magnette	10.000 km	5.000 km
M.G. TF	10.000 km	5.000 km
Riley 11/2 liter	16.000 km	8.000 km
Riley Patfinder	10.000 km	5.000 km
Plymoth P 25	se instruktionsbogen	4.000 km
Chrysler	se instruktionsbogen	7.500 km
Borgward Isabella	9.000 km	3.000 km

De filtre, der skal beskytte motoren mod den skadelige indflydelse af støv og snavs, bliver ofte forsømt såvel fra vogn ejerens som reparatørens side. Vi skal derfor henlede opmærksomheden på nødvendigheden af at udskifte respektivt rense filterne.

Det er i første række filtret for motorens smøreolie, der tilbageholder urenhederne i olien, således de ikke bliver ført rundt i motoren og ødelægger dennes arbejdende dele, først og fremmest krumtapsølerne og plejstangssølerne. På nogle vogntyper har filtret udskifteligt element, og på andre typer skal hele filtret udskiftes med passende mellemrum. For begge de to filtertyper gælder det, at de sættes ud af funktion, hvis de bliver tilstoppet af snavs. En ventilanordning sørger for, at olien løber udenom filtret og direkte ind i motorens smøresystem, når modstanden i filtret bliver for stor på grund af samlinger af snavs.

Luftfiltret renses indsugningsluften for støv og urenheder og forhindrer dermed, at disse kommer ind i cylindrene og forårsager slid på cylindervægge, stempler og ringe.

Såfremt et filter er stærkt fyldt eller tilstoppet med snavs, udfylder det ikke længere sin mission og kan derved medvirke til, at motorens ydeevne og holdbarhed nedsættes. Det er derfor af største vigtighed, at filterne efterses og renses eller udskiftes med de mellemrum, der er anført nedenfor, idet vi gør opmærksom på, at ved kørsel under særligt støvede forhold bør rensning eller udskiftning foretages oftere end her foreskrevet. På nogle motorer findes der hele fire filtre nemlig foruden luftfilter og oliefilter også filtre i hættens til oliepåfyldningsrøret og på ventilationsrør til krumtaphus eller ventilkammer. Sådanne filtre bør normalt renses i petroleum eller benzin og vædes med olie, hver gang der skiftes olie på motoren, men her tillader vi os at henvise til de i instruktionsbogen givne anvisninger.

(Artiklen har tidligere været bragt i "DOMI Service Bladet" nr. 5/6, februar/marts 1955)



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne

Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1991 og klassiske køretøjer årgang 1992-1996. Velkommen til vores fællesskab!

25%

rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Hvem er vi?



Vores assurandør og specialist i veteranforsikring er Steen List der arbejder ud fra vores kontor i Herning.

Steen er naturligvis en del af veteranfolket og kører blandt andet Morgan +8.

Du er altid velkommen til at kontakte Steen for at høre mere om priser og indtægningsregler.

75 91 21 92
veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk

En del af
ThistedForsikring

Præmieeksempler



Motorcykel - BSA

Dagsværdi 40.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
815 kr.



Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
743 kr.



Klassisk bil - MX-5

Dagsværdi 150.000 kr. (1992)
Ansvar + kasko
3.142 kr.



Veteranbil - Opel GT

Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
1.277 kr.

Ud over forsikringsens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

LARS BORSIG



CLASSIC MG



Alt i reservedele til MG T, MGA, MGB, MGC, V8 og MIDGET/SPRITE

LARS BORSIG



CLASSIC MG

Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk

Boghandleren anbefaler

Det er ikke så ofte, at vi omtaler MG-magasiner i boghandlen, og det er egentlig en fejl, for der findes mange gode MG-magasiner. Tænk bare på det nu lukkede MG-World, et magasin der udkom i perioden 1997 til 2003, for nu bare at nævne et enkelt.

I boghandlen har vi i øjeblikket syv magasiner, både danske og engelske. Bemærk, der er magasiner, vi kun har i et eksemplar.

- Bil Magasinet. November 1995. 25 kr. (Test af MGF) 25 kr. (dansk)
- Bilen, Motor & Sport. Alle biler 1969-98. (280 biler – omtale af Maestro/Montego, MGA, MGB) 100 kr. (dansk)
- Motormail '92. (omtale af MG RV8) 20 kr. (engelsk)
- total MG. July 2004 (hele magasinet omhandler udvalgte MG-modeller) 25 kr. (engelsk)
- MGenthusiast. February/March 1992. 40 kr. (engelsk)
- Autocar. MG Sport. 4-cyliner thoroughbreds from Abingdon. 75 kr. (engelsk)
- Autocar. MG The Six Cylinder Cars. 50 kr. (engelsk)



Livskvalitet er altid investeringen værd

Lad os hjælpe dig med at balancere dine investeringer og finde den løsning, der både passer til din formue og dine drømme.

Per Najbjerg Poulsen
Formuerådgiver

Book et møde på
96 16 12 65

OBS:

Afholdelse af et aftalt møde med SparNord vil give et tilskud på 1000,- kr til klubben. Dette uanset om der aftales et fremtidig samarbejde.





Pas godt på din passion og hobby

GF's veterankøretøjsforsikring er tilpasset de særlige behov, du har som ejer af en veteranbil, veteranmotorcykel eller et andet klassisk køretøj. Når du forsikrer dit klassiske eller veterankøretøj hos GF, bliver du samtidig medlem af forsikringsklubben GF Veteran***. Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel, maksimalt 6.000 km årligt, i perioden fra 15. marts til 31. oktober. Du skal også have registreret et køretøj til daglig brug for at kunne tegne veteranforsikring.

Det får du som medlem i GF Veteran

Forsikringer med overskudsdeling. Hvert år gør vi regnskabet op, og medlemmerne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år. Præmien i 2021 er fx reduceret med 30% på baggrund af overskud i 2020.

Rabat når du har flere. Har du to eller flere klassiske-/veteranbiler eller -motorcykler, så får du 25% rabat på forsikringer til alle køretøjerne.

Vejhjælp i Danmark. Du kan få vejhjælp fra SOS Dansk Autohjælp på helt specielle betingelser og til en særlig favorabel pris, når du har veteran- og klassisk bil/MC registreret i dit navn hos GF Veteran.

Vejhjælp i udlandet. Har du tegnet kaskoforsikring på din bil eller motorcykel, så får du hjælp fra SOS International, hvis du kører galt eller kører i stå i udlandet (det røde kort). Totalvægten må ikke overstige 3.500 kg.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 2.045 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/-motorcykel		Veteranknallert
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	757 / 530 kr.*	236 / 165*	1.888 / 1.321 kr.*	584 / 409*	Lovpligtig ansvarsforsikring: 521 kr.**
150.000	1.182 / 828 kr.*		2.949 / 2.064 kr.*		
500.000	2.813 / 1.969 kr.*		6.807 / 4.765 kr.*		

*Priseksemplerne viser præmien før (A/) og efter (/B) fradrag af overskuddet på 30%.

**Prisen for veteranknallertforsikringen (+25 år) er før overskudsdeling og evt. samlerabat. Alle priserne er eksklusive afgifter og 55 kr. i medlemskontingent.

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

Udfyld forsikringsbegæring på www.gfforsikring.dk/veteran og medsend to billeder af køretøjet. Så sørger vi for at opsig dine nuværende policer og overfører dem til GF.

***For at blive medlem i GF Veteran skal forskellige krav være opfyldt.

Du kan læse mere om kravene, vilkår og forsikringssummer m.m. på www.gfforsikring.dk/veteran.

GF Veteran · Strandvejen 59 · 2100 København Ø

Tlf. 7224 4198 · www.gf-veteran.dk · gf-veteran@gf-forsikring.dk



*Overskud
til hinanden*

GF Veteran tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringselskaber. Vi tager forbehold for eventuelle fejl. Indholdet kan ikke erstatte den vejledning, som du kan få ved at kontakte os.

Du kan finde betingelserne for vores produkter på www.gfforsikring.dk



MG Tøjshoppen holder til på adressen:
Damgårdvej 3, 7323 Give
Her er åben efter aftale, så ring lige
først på tlf.: 21670949

En stor del af udvalget kan ses på klub-
bens hjemmeside mgcc.dk og vi sender
naturligvis gerne til din adresse.

MG-SHOPPEN

MG SHOPPEN...

EFTERÅR / BILMESSE & BRUGTMARKED I FREDERICIA
den 23. - 24. oktober 2021.

Det er nu 2 år siden vi sidst var på messe i Fredericia og vi
glæder os i den grad til at byde jer velkommen på MG standen.
Vi er på den sædvanlige plads og med hele udvalget af bøger, re-
galier og tøj.

Håber vi ses.

Bjarne Rother

Carsten Thorgaard

Ulla og Mogens Petersen



Caps med god pasform
- 8 farver

Pr. stk. kr. 100



Tørklæder
Tilbud nu pr. stk. 100 kr



Herre jakke, sort quiltet. Fås med
neutral MG Logo eller Klublogo

Pr. stk. kr. 600



Herre sweatshirt blå med
MG logo

Pr. stk. kr. 250



Herre sweatshirt grøn med MG
logo

Pr. stk. kr. 250



MG sport polo - Blå med MG
klublogo

Pr. stk. kr. 275



Strik fleece jakke... lækker
kvalitet med MG klublogo

Pr. stk. kr. 600



Vi er heldige at kunne bringe gode råd m.v. fra Matthies Nissen.

Matthies – som er medlem af MG Car Club Danish Centre – har indvilget i at videregive disse råd til vores medlemmer

Teknik, Holdninger og Gode Råd

Velkommen tilbage fra sommerens oplevelser. I selskab med en MG keder man sig aldrig, og slet ikke i år! Heldigvis er der endnu tid til mange køreture, og der er ingen grund til allerede nu at bekymre sig om vinteren. Men derfor kan man da godt overveje, hvad man så skal få tiden til at gå med til den tid.

Forrige vinters projekt

Jeg havde længe syntes at gearkassen på Magnetten støjede vel rigeligt, især ved påløb (motorbremsning) ned ad lange bakker. Gearkassen er en 3 synchro model – stort set magen til MGA og de tidligste MGB'ere. Ikke verdens bedste gearkasse, op-rindelig udviklet til de første BMC B-serie motorer med få HK, f.eks. Austin A40 Devon med hele 42 HK! Ingen tvivl om, at MGB'erens 95 HK belaster gearkassen til det yderste, og at det har indvirkning på sliddet.

Forrige vinter besluttede Rikke og jeg derfor at gøre noget ved Magnettens gearkasse. Vi ved ikke hvor mange kilometer Magnetten har tilbagelagt eller hvordan den er blevet behandlet, da den var yngre. Vi kan se, at den på et eller andet tidspunkt har deltaget i rally eller tilsvarende, idet der er monteret beslag til en fire punkts s-sele. Og så var der en anden grund: Vi skulle den efterfølgende sommer køre til Skotland for at deltage i European Event of the Year i Aviemore. Lang tur, så materiellet må være i orden. Og min faglige stolthed ville lide et alvorligt knæk ved et teknisk knockout!

For at afmontere gearkassen på en Magnette er det nødvendigt at tage hele maskinen ud af bilen. Absolut ikke en særlig nem opgave – kræver bl.a. brug af en nedstryger-klinge (uden nedstryger) idet det forreste panel og kølerkonsol er boltet sammen med den nederste forreste travers på en absolut uhensigtsmæssig måde. Jeg valgte at sa-ve fire bolte over; jeg har hørt at andre har savet den øverste del af kølerkonsollen igennem og efterfølgende svejset den til, når motoren igen var på plads.

Koblingen

Ud kom hele maskineriet og herefter var det bare skruearbejde for at afmontere gearkassen. Da denne var afmonteret, skilte jeg koblingen ad – og heldigvis for det.

Koblingsnavet var slidt helt ned til nitterne, ikke helt, men bare sådan at det yderste af nitterne var lettere blankslidte. Tilsvarende med udrykkerlejet, hvor kul-skiven var slidt helt ned til

det omgivende jern. Puha! Sikke et held at jeg tog maskinen ud af bilen. Koblingen ville næppe have klaret turen til og fra Skotland!



Sådan ser motor og gearkasse ud, når den lige er kommet ud af motorrummet: Meget snavset og rengøringsarbejde forestår inden yderligere adskillelse.

Koblingen i en bil er en lumsk sag. Man kan ikke uden adskillelse se om den er lidt eller meget slidt og man kan heller ikke mærke det på koblingspedalen før koblingen begynder at glide (motoren går op i omdrejninger, uden at bilen følger helt med), men så er den også stået af.



Den adskilte kobling: Bagest koblingstrykfooden og liggende på denne udrykker-arm med udrykkerleje; læg mærke til at der på udrykkerlejet er en blank ring som for-tæller at lejet er slidt totalt ned! Det er kulskiven der ses inden for ringen. Koblingsna-ve til højre – det er næsten ikke til at se, men belægningen er slidt helt ned til nitterne.

Koblingen på bl.a. MGA og B'ere er hydraulisk aktiveret, hvilket betyder at den auto-matisk justerer frigangen efterhånden som koblingen slides. Frigangen kontrolleres ved at man trykker på koblingspedalen med hånden.

Afstanden fra den ikke påvirkede koblingspedal og indtil den begynder at føles hård, benævnes frigang. Den skal være ca. 1 tomme (2,5 cm). (Det er ikke sikkert at du forstår meget af det her skrevne, men hvis jeg skulle forklare koblingens virkemåde i de-taljer, så skulle jeg bruge meget mere plads end disse sider tillader.)

Alt dette bare for at sige, at koblingen er en ukendt faktor, men heldigvis er koblingen på en MG en solid sag. Det eneste den ikke bryder sig om, er at du hviler foden på koblingspedalen under kørsel, det kan udrykkerlejet bestemt ikke lide. En træt fod på koblingspedalen kan slide et udrykkerleje på få tusind kilometer.

En anden ting som man skal undgå, er at holde stille med motoren i gang og bilen i gear i længere tid, når trafikken holder stille. Sæt bilen i frigear og nyd pausen!

Reparation af gearkassen

Da jeg kun har lidt erfaring har med reparation af gearkasser – helt tilbage fra min læretid, og da jeg ved, at det er umuligt at forudse, hvad der skal anvendes af reservedele, som det trods alt tager tid at få hjem, havde jeg besluttet mig for at sende gearkassen i byen for at få den eftersat og repareret.

Det viste sig, at den ikke havde nogle egentlige defekter, men at lejerne selvfølgelig var slidte, især de små nålelejer, der sidder i bundgearakslen. Nålelejerne er uden tvivl det svageste punkt i gearkassen og hvis de står af, kan det medføre et mekanisk havari.

Bundgearakslen er altid koblet til når du kører i de første tre gear, noget som du tydeligt kan høre, hvorimod gearkassen bliver mere lydløs når fjerde gear kobles ind, idet trækket da går ret gennem gearkassen uden nogen gearing.



Rengøring af koblingshuset indvendig: Alt på gamle engelske biler er "sovset" ind i olie, desværre for Rikke!

En anden ting, der rent rutinemæssigt blev udskiftet var synchromesh-ringen på andet gear. Den bliver altid slidt idet en af de oftest forekommende handlinger er at gear ned fra tredje til andet gear, når man runder et gadehjørne eller lign. Synchromesh-ringen er lavet af messing, og dens opgave er – som navnet antyder – at synkronisere, det vil sige at give to tandhjul samme hastighed, for at de pågældende tandhjul ved hjælp af synchromesh-koblingen kan komme i indgreb med hinanden.

Det lyder lidt indviklet, men det er faktisk sådan – i modsætning til hvad de fleste tror - at alle tandhjulene i en synkroniseret gear altid er i indgreb med hinanden, det er synchromesh-koblingen, der kobler tandhjulene sammen. Modsat en u synkroniseret gearkasse, hvor det er de enkelte tandhjul, der sættes i forbindelse med hinanden, når bilen sættes i gear. Det kan du bl.a. høre og mærke når du på en 3 syncro gearkasse sætter MG'en i første gear, der som bekendt ikke er synkroniseret. Her kan du opleve at gearkassen "børster tænder".

På en 3 syncro gearkasse er der tre synchromesh-koblinger. På de nyere MGB'ere er der 4 synchromesh-koblinger. En sådan gearkasse benævnes også en fuldt synkroniseret gearkasse. Alle nye biler har fuldt synkroniserede gearkasser, hvad enten de har 4,5 eller 6 gear.

Blev det så bedre?

Ikke meget, men bevidstheden om, at gearkassen ikke fejlede noget var betryggende. Støjen ved påløb var der stadig og jeg besluttede at skifte til en tykkere olie. Normalt skal der anvendes 20W 50 Classic motorolie på gearkassen, men måske var det værd at prøve at skifte til en alm. 40W motorolie. Den har en anden viskositet, og det er ikke en multigradeolie. Det hjalp, men ej meget.

Jeg klagede min nød til gearkassereparatøren, som anbefalede mig at tilsætte et vid-undermiddel fra Lindemann. Lad det være sagt med det samme: Jeg er altid skeptisk over for "reparation på flaske" (jeg har også prøvet det "dagen-der-på", men også her har effekten været begrænset!). Men på den anden side det kan jo ikke skade, måske tværtimod.

Midlet hedder "Manual Gearbox & Differential Treatment" og er fra Lindemann (se bil-lede). Produktet indeholder teflonpartikler i to størrelser på 4 my og 40 my. Under ekstremt tryk imprægnerer de mindre teflonpartikler slidfladerne og på den måde nedsætter gnidningsmodstand og dermed slid. Teflonpartiklerne skaber også en "pudeeffekt" mellem metalfladerne, som angiveligt skulle fjerne støj forårsaget af mindre uregelmæssigheder på bærefladerne. Altså: Mindre gnidningsmodstand og varmeudvikling og et blødere gearskifte samt mindre støj. Lige hvad jeg har brug for!



"Manual Gearbox & Differential Treatment"

Brugsanvisningen på flasken anbefaler at skifte olien og at blande midlet i den af producenten anbefalede olie. For optimalt resultat anbefales det – i stedet for den anbefalede olie – at påfylde DEXTRON olie. Dette er en meget tynd olie, som anvendes på traditionelle automatgearkasser. Selv om olien er meget tynd, skulle den sammen med teflonpartiklerne give den fornødne smøring og bæreevne. Intet kunne blive for godt, derfor købte jeg også DEXTRON olien.

Resultatet

Jeg konstaterede straks at gearkassen føltes helt anderledes. Gearskiftet var blevet meget lettere – for let efter min smag og det føltes som om jeg kunne mærke alt hvad der foregik i gearkassen, normalt en god ting, men det kan også blive for meget. Støjen var blevet lettere reduceret – ikke meget, men alligevel. Men til gengæld følte jeg at Magnetten havde fået flere kræfter, den accelererede bedre og ville meget gerne køre over 100 km/h, men det får den ikke lov til! Indrømmet: der er tale om en subjektiv bedømmelse, det kan være at jeg tager fejl eller at jeg bare har været lid kåd den på-gældende dag!

Nu burde jeg være tilfreds, men den meget tynde olie og det ultralette gearskifte bekymrede mig. Derfor skiftede jeg tilbage til den "originale olie" tilsat "Manual Gearbox & Differen-

tial Treatment". Det føltes bedre og facit er herefter:

- Nogen reduktion af støjen ved alm. kørsel og lidt reduktion af støjen når speederen slippes.
- Lettere gearskifte, men skiftet var også tilfredsstillende før jeg tilsatte midlet.
- Mere effekt på de drivende hjul, dvs. Magnetten føles livligere, men igen en subjektiv bedømmelse.

Har det været penge og ulejligheden værd? Tja. Det skader i hvert fald ikke og resultatet er ikke blevet ringere, tværtimod. Men et mirakelmiddel er det ikke!

Prisen for en behandling.

En flaske "Manual Gearbox & Differential Treatment" rækker til 2 liter olie, dvs. at du kan nøjes med en flaske, som koster 360 kr. til en 3 syncro gearkasse. Hertil kommer 2 liter olie som koster ca. 100 kr. pr. liter, hvad enten du anvender DEXTRON eller alm. motorolie, altså koster en komplet kur i alt 560 kr.

Advarsel

Rikke har to MGB'ere med overgear. Det kunne være fristende at tilsætte ovennævnte produkt i gearkassen, men det går ikke, idet overgearet er bygget sammen med gearkassen og følgelig har fælles oliebeholdning. Overgearet er et elektrisk aktiveret planethjuls gear (principielt magen til det der kendes fra Ford T!) og det tilkøbes ved at et konisk bremsebånd, der også kører i gearolien, presses imod en tromle med et indbygget planethjulsæt, hvorved overgearet aktiveres. Det kræver god friktion, også selv om det hele kører i olie.

Da "Manual Gearbox & Differential Treatment" nedsætter friktionen, må man ikke anvende det pågældende tilsætningsmiddel, når der er monteret overgear. I reparationsmanualen for MGB står tydeligt anført: IMPORTANT - Anti-friction additives must not be used in the gearbox and overdrive.

Støj fra bagtøjet

"Manual Gearbox & Differential Treatment" kan også anvendes i differentialer/bagtøjer. Vær dog opmærksom på, at det her skal anvendes sammen med den almindelige hypoidolie (EP90). Jeg har påfyldt det på B'rens differentiale og det synes som om det har hjulpet, men det må tiden vise, idet det kræver en længere køretur med kalechen oppe.



Pubmøder Sydvestjylland

14. september er der pubmøde ved Hanne og Leif.

Mødested: Rolighedsvej 30 Sdr. Holsted 6670 Holsted kl. 19.

En lille køretur og vi skal se, hvad Leif har gang i på værkstedet

Tilmelding på tlf. nr. 27241827

12. oktober er der pubmøde ved Tasse og Gareth.

Mødested: Vesterbæk vej 4, Sig, kl. 16.

Der planlægges en lille køretur og afsluttes med lidt grillmad.

Tilmelding på tlf. nr. 30231222 eller erth@godmail.dk.

27. november sæsonafslutning ved Jani og Bøje.

Der planlægges et lille foredrag i værkstedet og hver især tager noget spiseligt med til deling til frokost.

Tilmelding på tlf. nr.28256015

Pubmøder Sydøstjylland

Onsdag den 8. september kl. 19

vil Søren V8 Sørensen gerne holde pubmøde på adressen Overbyvej 13, 7130 Juelsminde.

Vi skal se, hvordan det går med Søren's Lotus Esprit projekt.

Så er der jo også Søren's MGB V8'er at kigge på.

Husk en 20 kr. til kaffekassen.

Tilmelding senest 2 dage forinden til Søren på mail@v8mg.dk eller 27560000.

Onsdag den 13. oktober kl. 19

vil Karsten Pedersen gerne holde pubmøde på adressen Skovparken 46, 8722 Hedensted.

Vi skal se, hvordan det går med MGB projektet, som er kommet retur fra maleren og er ved at blive samlet.

Begrænset antal pladser.

Husk en 20 kr. til kaffekassen.

Tilmelding senest 2 dage før til Karsten på mail klp@hafnet.dk eller 23962617.

Pubmøder Sønderjylland

Generelt

Jeg kan kontaktes på 22 31 78 71 eller Allan.Rempt@gmail.com.

Hvis ikke andet er angivet nedenfor:

- Sidste tilmelding er søndagen før arrangementet.

- Det starter kl 19.

- Tjek hjemmesiden og Facebook for senest opdaterede kalender og eventuelle ændringer.

1. september

MG sport aften. Vi mødes på Sønderborg Køretekniske Anlæg, Vestermark 14, Sønderborg. Arrangementet er både for dem der ønsker at prøve lidt sjov kørsel med deres MG samt dem der bare ønsker at kigge på og nyde en øl/vand/kaffe imens. Tilmelding til Casper 51 89 52 18 eller Allan 22 31 78 71.

6. oktober

Dorthe og Ole Grønning, Vendsysselvej 8, Sønderborg, 40 73 92 89.

3. november

Kirsten og Peter Juhler, Skeldevej 3, Broager, 21 66 96 13.

1. december

Julefrokost på Værftet, Marina Minde, kl. 18.30, seneste tilmelding 25/11 på tlf. 22 31 78 71.

Pubmøder Fyn

Tirsdag den 7. september kl. 19.

Besøg hos Motorbyen, Hans Egedes Vej 19, 5210 Odense NV, ved Jens Noer.

Kom og oplev motorbyen, der arbejder med salg af klassiske biler, motorcykler, modelbiler og meget mere.

Ca 30 flotte veterankøretøjer til salg og en masse bøger/blade instruktionsbøger m.m., mange salgsbrochurer og ca. 5.000 modelbiler og mange modeltog.

Tilmelding til Palle Møldrup telefon/sms 50550228 eller e-mail palle.moldrup@gmail.com



Billede fra sommergrill i sydøstjylland

Sommergrillaften



Spisning på terrassen

Pubmøde i juli hos Birthe og Erik Gydesen i Juelsminde

Onsdag den 7. juli inviterede Birthe og Erik til grillaften i deres nye hus i Juelsminde. Opgaverne var fordelt, så vi hver især havde noget mad og drikkevarer med.

Perle med udsigt

Tidligere lå der et lille sommerhus. Jeg har ikke set det, men Birthe fortalte om, at det var et lille traditionelt sommerhus, som de og deres familie har haft mange gode stunder i. Nu er det bygget om til et virkelig dejligt helårshus som Birthe og Erik skal bo i. Det er et drømmested at bo. Der er en flot opvarmet dobbeltgarage til MG'en.

Birthe har et værksted og pusler med keramik og billedkunst sammen med sin datter. Der er dejlige rum og det hele er nyindrettet. Birthe er god til at finde de rigtige ting til rummene og Erik har virkelig øje for detaljerne i byggeriet.

Udenfor er der lavet en dejlig træterrasse,



En kort spadseretur ned til vandet fra terrassen



Rådyr på nært hold



Biler i indkørslen foran vinduet ind til keramikværkstedet



Hyggesnak ved grillen

hvor vi sad og kiggede ud på vandet. Vejret var ikke helt perfekt, men vi havde tøj med, så vi kunne sidde ude.

Personligt interesserer jeg mig overhovedet ikke for sport, men det var jo svært at undgå at have bemærket, at der skulle spilles en fodboldkamp. Men det kom ikke til at præge aftenen, hvor alle hyggede sig og snakkede på terrassen. Der var et stort fremmøde, så det var dejligt at se at en klubaften trækker mere.

Vi var en tur nede ved vandet, der kun er et stenkast borte og da kaffen blev serveret, kom der et rådyr forbi lige uden for vinduerne. Det var skønt at se et dyr så tæt på, men Erik mente nu at dyrene er blevet for tamme på de kanter. Vi kørte hjem i den smukkeste solnedgang.

Tusind tak for en dejlig aften og for at vi måtte komme og se jeres nye hjem.

Af Marlene Jørgensen

Aftenløb

2. oktober 2021



Vi byder jer velkommen til MG Aftenløbet lørdag den 2. oktober 2021.

Ruten, som er på ca. 100 km, går ad små veje rundt i et naturskønt område i Sydvest Jylland.

Der er 7 levende poster undervejs.

Der er også opgaver til børnene og de deltager gratis.

Vi starter dagen fra "De gamles hjem", Kastanie alle 11, 7184 Vandel.

Startnumre og løbsinfo udleveres ved startstedet.

Program for dagen:

Kl 15.00 Registrering, kaffe /te og kage.

Kl 15.30 Velkomst, instruktion og information.

Kl 16.00 Første bil sendes af sted og herefter en hvert minut.

Kl 18- 19 er der aftensmad på Vintage Farm.

Kl 21.00 Præmieuddeling og afslutning med kartoffelsalat og frikadeller.

Ved tilmelding bedes følgende oplyst

Navn, fører og medkører _____

Børn og alder _____

Medlemsnr. _____ Tlf. nr. _____

Mail _____

MG type _____ Årgang _____

Betaling voksne:

Startgebyr pr. bil 60 kr. _____

Sandwich og natmad 75 kr. _____

pr. voksen inkl. drikkevarer _____

Antal _____ kr. _____ I alt kr. _____

Aftensmad vælg mellem:

Kylling/Bacon sandwich _____

Skinke/Ost _____

Laks/Asparges _____

Æg/Rejer _____

Mozarella/vegetar _____

Lyst eller mørkt brød _____

Husk du er først tilmeldt, når startgebyr og bestilt forplejning er registreret i banken. Ved for sen tilmelding/betaling opkræves et gebyr på kr.50.

Tilmelding senest den 25. september 2021.

Scan eller kopier denne side og send den på mail til oldtimerhansen@stofanet.dk eller ring på 28256015

Betaling til bank: Reg. nr. 8210, Kontonr. 6270662925 Vestjysk Bank

Vi glæder os til at se jer til årets sidste MG løb.

Med venlig MG hilsen

Jani og Bøje

Fredericia messe



Kære MG venner.

Nu er vi endelig på banen igen efter 2 års ufrivillig pause. Vi forventer at Bilmesse & Brugt markedet i Messe C, Fredericia den 23. - 24. oktober bliver afholdt efter planen. MG klubben er selvfølgelig med som sædvanlig og stiller op som vi plejer i hal D. Vi glæder os rigtig meget til at se jer igen. Den sædvanlige rabatkode til søndag den 24. oktober, som kan anvendes ved køb af billet på messens hjemmeside www.bilmesse-brugtmarked.dk kan hentes på klubbens hjemmeside www.mgcc.dk - lige op til messen. Til de morgenfriske er der friskbrygget kaffe/the og rundstykker, så længe lager haves. Resten af dagen er der kaffe/the og småkager i rigelige mængder.

Messegaster

Vi vil meget gerne have hjælp til bemanning af standen, både lørdag og søndag.

Vagterne er af 2 timers varighed.

Din opgave bliver følgende:

- at sørge for at der hele tiden er kaffe/the på kanden
- stille kaffe/the samt rundstykker og småkager på bordene

- holde ryddeligt og rent på og omkring bordene
- sørge for at der er fremlagt diverse brochurer og klubblade til uddeling
- være opmærksom og gæstfri overfor ALLE som viser interesse for eller besøger klubben
- besvare spørgsmål eller være behjælpelig med at finde "eks-perten".

Der er brug for 20 "messe-gaster", 17 lørdag og 18 søndag. Tilmeld dig og få en god oplevelse!

Vær opmærksom på, at du ikke selv optager plads ved bordene for længe. Sidst - men ikke mindst - at du selv får en god og hyggelig dag, hvor du lærer nye mennesker at kende.

Vi har brug for din tilmelding senest den 5. oktober

Tilmelding til Bent Hanssen på 23034417

Mail benthanssen@waoomail.dk



MG CarClub

DENMARK

Bestyrelsen



**Formand:
Sponsorer og fundraising**

Finn Pedersen
Klosterlundvej 12
7442 Engesvang
Tlf.: 2144 3651
finn@mgcc.dk



Løbs- og arrangements koordinator:

Mogens Appelt Petersen
Damgårdvej 3
7323 Give
Tlf.: 2167 0949
mogens@mgcc.dk



**Bestyrelsesmedlem:
Web koordinator**

Carsten Wiwel
Hejmdals Brovej 5
6500 Vojens
Tlf.: 2991 7729
carstenw@mgcc.dk



Kasserer:

Carl Helmers
Kobbelvænge 2
6000 Kolding
Tlf.: 7554 1272
carl@mgcc.dk



Sekretær:

Bøje Hansen
Armvangvej 54
6800 Varde
Tlf nr 2825 6015
Email: boye@mgcc.dk

Suppleanter:

Mogens Jensen
Finn Elsøe Graversen

**Indmeldelser:
via hjemmesiden eller kontakt**

Carl Helmers - carl@mgcc.dk

Udmeldelser og ændringer af adresse mv:

Finn Pedersen – finn@mgcc.dk

Deadline for artikler

Artikler, annoncer m.v. til MG Bladet afleveres senest den 5. i måneden forud for udgivelsen.

Hvor er MG bladet?

Hvis MG Bladet er forsinket eller udeblevet, kan det skyldes leveringssvigt fra vores leverandør. Såfremt det er udeblevet, kan du få det eftersendt ved henvendelse til Mogens Appelt Petersen, mogens@mgcc.dk. Hvis det sker gentagne gange må du også gerne checke om din adresse er korrekt på din profil på www.MGCC.dk.

Klubshop

Ulla og Mogens Petersen
mogens@mgcc.dk

Bøger

Bjarne Rother
Bjarne@mgcc.dk

Regalier

Carsten Thorgaard
carsten@mgcc.dk

Arkiv

Gert Jørgensen
Gert.joergensen@mgcc.dk



Ekspertpanelet

Panelet er en samling eksperter med hver deres kompetencer. Har du problemer med en MG, er de behjælpelige med gode råd. Husk også at checke websidens meget aktive forum på www.MGCC.dk, hvor diverse problemer og løsninger diskuteres. Panelet består af følgende:

FWD / Harry Lagoni, 7110 7198

Midget / Harry Lagoni, 7110 7198

Magnette / Carsten Wiwel, 29917729

SVW / Jørgen Hansen, 9711 6223

MGA / Gert Jørgensen, 7442 3439

T-Typer / Asbjørn Pinholt, 6171 2053

MGB / Karsten Petersen, 2396 2617

Y-Typer / Frank Neumann, 97542303

MGB V8 / Søren M. Sørensen, 2756 0000

Z-Typer / Morten V. Nielsen, 8691 1601

MGC / H. K. Kristensen, 4059 4277

Pubmødekoordinatorer

Jylland Nord

Ole Frydkjær Thomsen
Hedhusvej 6
9900 Frederikshavn
2057 5514

Jylland Midt/Vest

Kontaktperson
6155 8526
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Syd/Vest

Erik Thastrup
Vesterbækvej 4
6800 Varde
3023 1222

Fyn

Palle Møldrup
Landevejen 6
5683 Hårby
5055 0228

Jylland Syd/Øst

Karsten L. Pedersen
Skovparken 46
8722 Hedensted
7589 2617

Jylland Øst

Kontaktperson
Erling S. Poulsen
8692 8357
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Syd

Allan Rempt
Østkystvejen 28
6440 Augustenborg
2231 7871

Køreselskabet Viborg

Ib Lyng
20238322
MGTA@fibermail.dk

Bladredaktionen



Redaktør

Anders Øster
Egeskovvej 4
9800 Hjørring
Tlf. 29723617
Mg-bladet@mgcc.dk



Redaktionsmedlem

Bjarne Rother Jensen
Højbovanger
9200 Aalborg SV
Tlf. 22706073
rother@mgcc.dk



Redaktionsmedlem

Carsten Thorgaard
Bellisvej 4
6920 Videbæk
Tlf. 97175500
Tlf. 40175540
carsten@mgcc.dk



Redaktionsmedlem

Marlene Jørgensen
Ravningvej 48 7182
Bredsten
Tlf. 20836988
Marlene@troidborg-design.dk

Der er mange fordele ved et medlemskab

Som nyt medlem får du klubbladet, adgang til omfattende hjemmeside, du kan deltage i de mange fantastiske MG begivenheder, hyggelige garagemøder, udfordrende klubmesterskabsløb og MG Sport.

Endvidere kan du gøre brug af vores kompetente ekspertpanel.

Vi ønsker vore nye medlemmer hjertelig velkommen og håber, at de må få mange fornøjelige timer sammen med ligesindede.

3460 Jørn Egholm Jensen, Haderslevvej 21, 6630 Rødding
Tlf. 60581212 Mail jej_mib@hotmail.com

3461 Henrik Keller, Kløvertofte 13, 7430 Ikast
Tlf. 50805030 Mail henrikceller67@gmail.com

3462 Peter Christensen, Hæstvej 22, 8380 Trige
Tlf. 60722995 Mail peterskovhugger@hotmail.com

3463 Steve Hall, Sørens Møllevej 11, 6440 Augustenborg
Tlf. 42980059 Mail spdhall@hotmail.com

3464 Per Gentsch, Ådalen 30, 8500 Grenaa
Tlf. 23324551 Mail pergentsch@gmail.com

3465 Ole F. Knudsen, Svalevej 11, 8400 Ebeltoft
Tlf. 30542276 Mail berinaole@gmail.com

3466 Jan Daugaard, Dalgårdsparken 59, 8543 Hornslet
Tlf. 60633443 Mail daugaardjk@gmail.com

3467 Freddie Kristensen, Ginnerupvej 44, 8940 Randers SV
Tlf. 24432355 Mail freddie.kristensen@webspeed.dk

3468 Kim Juul Oehlenschläger, Ryttervangen 3, 6710 Esbjerg V
Tlf. 26360444 Mail klo1967@gmail.com

3469 Christian Melsen, Thunøgade 1, 8000 Aarhus C
Tlf. 20642069 Mail c@mlsen.com

3470 Lars Bové, Haugevej 11, 7160 Tørring
Tlf. 40200447 Mail lars40220447@gmail.com



BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

Alt i reservedele til MG T-type, MGA-B-C & Midget

BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller. Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



Fås til MG, Healey, Triumph, Mini m.fl.



Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer. Vi har det



Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



BONNEVIE MG IMPORT · Hundtoftevej 1 · DK-5750 Ringe · Tlf.: +45 62 27 28 48



www.bonnevie.dk

21 24 28 48

mg@bonnevie.dk



www.form-grafik.dk